

**ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE**  
**INLAND TRANSPORT COMMITTEE**

Working Party on Road Traffic Safety  
Fifty-ninth session  
Geneva, 22-24 March 2010  
Item 3 (a) of the provisional agenda

Information on activities of relevance to the Working Party on Road Traffic Safety

(Note by the secretariat)

The present document, prepared by the secretariat, presents the results of the 72<sup>nd</sup> session of the Inland Transport Committee (ITC) of relevance to the Working Party on Road Traffic Safety (WP.1) as well as the results of the first Global Ministerial Conference on Road Safety, held in Moscow, Russian Federation, on 19-20 November 2009, including the Declaration that was adopted by the conference participants. The document further presents the Resolution 64/255 adopted by the United Nations General Assembly on 2 March 2010 and the draft Plan of Action for the Decade on Road Safety.

**I. RESULTS OF THE 72<sup>nd</sup> SESSION OF THE INLAND TRANSPORT COMMITTEE OF INTEREST TO THE WORKING PARTY**

1. The Inland Transport Committee (ITC) held its seventy-second session from 23-25 February 2010.
2. The Committee **welcomed** the progress made by of the Road Safety Forum in increasing its role in contributing to improved global road safety, and **approved** the establishment of the Ad-hoc group of experts dealing with Intelligent Transport Systems (ITS) of relevance to WP.1, so that it can meet before the seventy-third session of the Committee in 2011.
3. The Committee **considered** Informal document No. 5 containing the results of the first global conference on road safety, held in Moscow from 19 to 20 November 2009. The conference was attended by 1,500 high-level officials from 150 countries, international governmental and non-governmental organizations, and culminated with the adoption of the Moscow Declaration, which invites the General Assembly of the United Nations to declare 2011-2020 the Decade of Action for Road Safety.
4. The Committee was **informed** by the secretariat of the progress made in the implementation of the project funded by the United Nations Development Account (UNDA) “on

improving road safety: setting regional and national road traffic casualty reduction targets”, carried out by the five United Nations regional commissions in 2008-2009.

5. The Committee was **informed** about the declaration on “Team Work and Fair Play on the Basketball Court and on our Roads” signed by the Greek basketball champions in Halkida in June 2009, and **welcomed** the Eurobasket 2009 Road Safety Declaration on the “Respect of the rules”, which was signed by the International Basketball Federation (FIBA) and FIBA Europe, the Polish Government and UNECE in Katowice, Poland, on 17 September 2009, on the occasion of the Eurobasket 2009 tournament. The Committee **expressed** its hope that during the World Basketball Championship 2010 in Turkey this European initiative would evolve into a global commitment.

6. The Committee was **informed** that the development of an ITS road map was progressing within the activities of the Vehicle Regulations and Transport Innovations section in partnership with the Government of Italy. The Committee **supported** the need for deployment of ITS work in all transport modes and **invited** its subsidiary bodies to contribute in the elaboration of a road map for incorporating ITS into their activities.

7. The Committee **approved** as a whole all the reports and related activities of its subsidiary bodies including WP.1 and **requested** the secretariat to incorporate related references in the complete ITC report on the basis of the respective annotations contained therein (ECE/TRANS/207/Add.1).

8. The Committee **considered** document ECE/TRANS/2010/6 containing the report of its subsidiary bodies’ evaluation on the accomplishments, related indicators of achievement and methodologies for the 2008-2009 biennium, for each cluster of activities, approved by the respective Working Parties. The Committee **approved** the 2008-2009 biennium evaluation (ECE/TRANS/2010/6).

9. The Committee **adopted** its programme of work for the period 2010-2014 (ECE/TRANS/2010/8).

10. The Committee **expressed** warm thanks to its outgoing Chairman, Mr. Ralph Kellermann and **elected** Mr. Erdem Direkler (Turkey) as Chairperson, as well as Mrs. Isabelle Paillet (France) and Mrs. Ekaterina Slizkova (Russian Federation) as Vice-Chairpersons for its sessions in 2011 and 2012. The Committee **elected** the following Bureau members for a two-year period:

Chairperson:	<u>Mr. Erdem Direkler</u>	(Turkey)
Vice-Chairpersons:	<u>Mrs. Isabelle Paillet</u>	(France)
	<u>Mrs. Ekaterina Slizkova</u>	(Russian Federation)
Members:	<u>Mr. Sergei Negrei</u>	(Belarus)
	<u>Mr. Ralph Kellermann</u>	(Germany)
	<u>Mr. Fabio Croccolo</u>	(Italy)
	<u>Mr. Bob Oudshoorn</u>	(Netherlands)
	<u>Mr. José Alberto Franco</u>	(Portugal)
	<u>Mr. Victor Guzun</u>	(Republic of Moldova)
	<u>Mr. Jean-Claude Schneuwly</u>	(Switzerland)

11. A standing invitation will be extended to the European Commission to attend meetings of the Bureau as observer.

## **II. RESULTS OF THE FIRST GLOBAL MINISTERIAL CONFERENCE ON ROAD SAFETY**

1. The First Global Ministerial Conference on Road Safety was hosted by the Government of the Russian Federation, on 19-20 November 2009, and offered a historic opportunity to raising the political profile of global road traffic safety crisis and make progress on tackling a leading cause of death and disability. According to the organizers, participants from 150 countries, representatives of the United Nations System, international governmental and non governmental organizations, civil society and private companies attended the conference.

2. The Conference was addressed by Dmitry Medvedev, the President of Russian Federation. Rashid Nurgaliev, Minister of Internal Affairs, Russian Federation, Sergei Ordzhonikidze, Director-General, UNOG (on behalf of the United Nations Secretary-General), Anarfi Asamoah, Deputy Director-General, WHO, Ján Kubiš, UNECE Executive Secretary (on behalf of all the five regional commissions), Lord George Robertson, Chairman, Commission for Global Road Safety and Jamal Saghir, Director, World Bank were among speakers at the official opening.

3. In two plenary sessions held during the first day, ministers from countries around the world and high ranking officers from international organizations discussed on traffic crashes as a development issue and presented good practices in road safety. During the second day, seven parallel road safety panel discussions were organized on policy frameworks; health sector's contribution; safe road users; safe road infrastructure, safe vehicles; and data for road safety. UNECE was well represented in these panels since WP.1 Chair and WP.29 vice-Chair were among the panel discussants, whilst the Director of UNECE Transport Division was the moderator of one of the panels.

4. Other UNECE activities during the conference included:

a. a joint United Nations regional commissions' stand displaying road safety related promotional materials. UNECE distributed a CD ROM prepared by the secretariat for the event that includes inter alia the just revised road safety resolutions (R.E. 1 and R.E. 2), the summary of the final report on the implementation of the UNDA funded road safety targets setting project, the Conventions on Road Traffic and Road Signs and Signals, of 1969, etc. .

b. a regional commissions' coordination meeting during which an agreement was reached, among others, (i) to continue close coordination including on road traffic safety, and (ii) to consider potential follow up to the current UNDA road safety project.

c. numerous bilateral meetings and discussions with participating ministers and fellow international organisations.

d. a presentation by the secretariat about road safety legal instruments and the planned workshop to be held in New Delhi by UNECE in cooperation with the Government of India and the Institute for Road Traffic Education at a side event organised by the ASEAN countries.

5. It is worth noting that, in preparation of the conference, a travel fund had been established under WHO management with financial assistance of the governments of Australia, Norway, Sweden and the United Kingdom, FIA Foundation and the World Bank to cover travel and per diem costs of two government representatives from each of the 49 lowest-income economies.

6. In the course of the conference Minister Paul Clark, announced that the UK government has assigned 1.5 million pounds to the World Bank Global Road Safety Facility in support of the global road safety activities. In addition, a day before the conference, Michael R. Bloomberg had announced that Bloomberg Family Foundation donates US\$125 million to WHO to support projects aimed at reducing deaths and injuries on world's roads (the recent WHO publication entitled Global Status Report was also issued with Bloomberg's financial support amounting to US \$ 9 million).

7. Participants called for action to address the large and growing global impact of road traffic crashes; reviewed progress made; and shared information and good practices on road safety. The Conference culminated with the adoption of the Moscow Declaration, which *inter alia* invited the United Nations General Assembly to declare a Decade of Action for Road Safety 2011-2020. The Declaration is included in the present document as Annex 1, in English, French and Russian languages.

8. A more detailed report on the conference was submitted to the ITC and can be downloaded at <http://www.unece.org/trans/doc/2010/itc/ITC-72-inf05e.pdf>.

### **III. UNITED NATIONS GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 64/255 “IMPROVING GLOBAL ROAD SAFETY”**

9. On 2 March 2010, the United Nations General Assembly unanimously adopted a new resolution on «Improving global road safety». The resolution was initiated by Russian Federation but had almost one hundred countries as co-sponsors, which shows their commitment for strengthening action of the international community to reduce deaths and injuries from road traffic crashes worldwide.

10. In the resolution, the General Assembly proclaims the period 2011-2020 as the Decade of Action for Road Safety with a goal to reduce the forecasted level of road fatalities around the world by increasing activities at national, regional and global levels.

11. The General Assembly also reaffirms the need for further strengthening of international cooperation in addressing global road safety issues; calls upon Member States to implement road safety activities, particularly in the areas of road management, road infrastructure, vehicle safety, road user behaviour and post crash care; and encourages them to become contracting parties and implement the United Nations road safety related conventions.

12. At the same time, the General Assembly recognises the work of the United Nations regional commissions and their subsidiary bodies in increasing their road safety activities and welcomes the conclusions and recommendations of the project “Improving road safety: setting regional and national road traffic casualty reduction targets” implemented by the United Nations regional commissions to assist low-income and middle-income countries in setting and achieving road traffic casualty reduction targets.

13. It also requests WHO and the United Nations regional commissions and the main road safety stakeholders to prepare the Plan of Action for the Decade and to coordinate regular monitoring of global progress towards meeting the targets identified in it. Moreover, it invites them to organize the second United Nations Global Road Safety Week to launch the Decade.

14. The text of the resolution is included in the present document as Annex 2, in English, French and Russian languages.

#### **IV. DRAFT PLAN OF ACTION FOR THE DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY**

15. Some members of the United Nations Road Safety Collaboration have drafted a proposal for a Plan containing actions to be undertaken during the Decade, which can be downloaded at [http://www.who.int/roadsafety/Decade\\_of\\_action.pdf](http://www.who.int/roadsafety/Decade_of_action.pdf). Interested stakeholders can comment on this draft until end May 2010; the modality of approving/formalizing the document has not yet been agreed. The draft is also attached to the present document as Annex 3.

#### **V. CONCLUSIONS**

16. The visibility of UNECE's work has been positively boosted during the above mentioned events. The active involvement of the secretariat and the support given by several WP.1 members produced tangible results and has been recognized.

17. Given the extraordinary challenge – over the past year UNECE staff involved has contributed to these global events, through additional efforts and work in excess of traditional secretariat job to a reformed WP.1 and intensified partnerships building by stretching resources – efficiency seems no longer sustainable.

18. To ensure both proper follow up to the General Assembly resolution 64/255 and involvement in the implementation of the Decade of Action for Road Safety, as well as to take the opportunity given to re-position UNECE on the global road safety map, additional resources including extra-budgetary ones will be needed. Today one P4, one P3 and one G4 staff are assigned to deal with the broad agenda of road safety, AETR-digital tachograph, road transport (including a new agreement on road passenger transport) and road infrastructure.

19. It is highly hoped that WP.1 member Governments envisage supporting road safety activities of the UNECE's secretariat for instance by seconding junior expert(s).

**First Global Ministerial Conference on Road Safety: Time for Action  
Moscow, 19-20 November 2009  
Moscow Declaration**

We, the Ministers and heads of delegations as well as representatives of international, regional and sub-regional governmental and nongovernmental organizations and private bodies gathered in Moscow, Russian Federation, from 19–20 November 2009 for the First Global Ministerial Conference on Road Safety,

*Acknowledging* the leadership of the Government of the Russian Federation in preparing and hosting this First Global Ministerial Conference on Road Safety and the leadership of the Government of the Sultanate of Oman in leading the process for adoption of related United Nations General Assembly resolutions,

*Aware* that as described in the 2004 World Health Organization/World Bank *World report on road traffic injury prevention* and subsequent publications, road traffic injuries are a major public health problem and leading cause of death and injury around the world and that road crashes kill more than 1.2 million people and injure or disable as many as 50 million a year, placing road traffic crashes as the leading cause of death for children and young people aged 5–29 years,

*Concerned* that more than 90% of road traffic deaths occur in low-income and middle-income countries and that in these countries the most vulnerable are pedestrians, cyclists, users of motorised two- and three-wheelers and passengers on unsafe public transport,

*Conscious* that in addition to the enormous suffering caused by road traffic deaths and injuries to victims and their families, the annual cost of road traffic injuries in low-income and middle-income countries runs to over USD 65 billion exceeding the total amount received in development assistance and representing 1–1.5% of gross national product, thus affecting the sustainable development of countries,

*Convinced* that without appropriate action the problem will only worsen in the future when, according to projections, by the year 2020 road traffic deaths will become one of the leading causes of death particularly for low-income and middle-income countries,

*Underlining* that the reasons for road traffic deaths and injuries and their consequences are known and can be prevented and that these reasons include inappropriate and excessive speeding; drinking and driving; failure to appropriately use seat-belts, child restraints, helmets and other safety equipment; the use of vehicles that are old, poorly maintained or lacking safety features; poorly designed or insufficiently maintained road infrastructure, in particular infrastructure which fails to protect pedestrians; poor or unsafe public transportation systems; lack of or insufficient enforcement of traffic legislation; lack of political awareness and lack of adequate trauma care and rehabilitation,

*Recognizing* that a large proportion of road traffic deaths and injuries occur in the context of professional activities, and that a contribution can be made to road safety by implementing fleet safety measures,

*Aware* that over the last thirty years many high-income countries have achieved substantial reductions in road traffic deaths and injuries through sustained commitment to well-targeted, evidence-based injury prevention programmes, and that with further effort, fatality free road transport networks are increasingly feasible, and that high- income countries should, therefore, continue to establish and achieve ambitious road casualty reduction targets, and support global exchange of good practices in road injury prevention,

*Recognizing* the efforts made by some low- and middle-income countries to implement best practices, set ambitious targets and monitor road traffic fatalities,

*Acknowledging* the work of the United Nations system, in particular the long standing work of the United Nations Regional Commissions and the leadership of the World Health Organization, to advocate for greater political commitment to road safety, increase road safety activities, promote best practices, and coordinate road safety issues within the United Nations system, *Also acknowledging* the progress of the United Nations Road Safety Collaboration as a consultative mechanism whose members are committed to road safety and whose activities include providing governments and civil society with guidance on good practice to support action to tackle major road safety risk factors,

*Acknowledging* the work of other stakeholders, including intergovernmental agencies; regional financial institutions, nongovernmental and civil society organizations, and other private bodies, *Acknowledging* the role of the Global Road Safety Facility established by the World Bank as the first funding mechanism to support capacity building and provide technical support for road safety at global, regional and country levels,

*Acknowledging* the report of the Commission for Global Road Safety *Make roads safe: a new priority for sustainable development* which links road safety with sustainable development and calls for increased resources and a new commitment to road infrastructure safety assessment, *Acknowledging* the findings of the report of the International Transport Forum and the Organisation for Economic Co-operation and Development *Towards zero: ambitious road safety targets and the safe system approach* and its recommendation that all countries regardless of their level of road safety performance move to a safe system approach to achieve ambitious targets,

*Acknowledging* the findings of the World Health Organization/UNICEF *World report on child injury prevention* which identifies road traffic injuries as the leading cause of all unintentional injuries to children and describes the physical and developmental characteristics which place children at particular risk,

*Recognizing* that the solution to the global road safety crisis can only be implemented through multi-sectoral collaboration and partnerships among all concerned in both public and private sectors, with the involvement of civil society,

*Recognizing* that road safety is a 'cross cutting' issue which can contribute significantly to the achievement of the Millennium Development Goals and that capacity building in road traffic injury prevention should be fully integrated into national development strategies for transport, environment and health, and supported by multilateral and bilateral institutions through a better aligned, effective, and harmonized aid effort,

*Conscious* that global results are the effect of national and local measures and that effective actions to improve global road safety require strong political will, commitment and resources at all levels: national and sub-national, regional and global,

*Welcoming* the World Health Organization's *Global status report on road safety* – the first country by country assessment at global level – which identifies gaps and sets a baseline to measure future progress,

*Also welcoming* the results of the projects implemented by the United Nations regional commissions to assist low-income and middle-income countries in setting their own road traffic casualty reduction targets, as well as regional targets,

*Determined* to build on existing successes and learn from past experiences,

Hereby resolve to:

1. Encourage the implementation of the recommendations of the *World report on road traffic injury prevention*,
2. Reinforce governmental leadership and guidance in road safety, including by designating or strengthening lead agencies and related coordination mechanisms at national or sub-national level;
3. Set ambitious yet feasible national road traffic casualty reduction targets that are clearly linked to planned investments and policy initiatives and mobilize the necessary resources to enable effective and sustainable implementation to achieve targets in the framework of a safe systems approach;
4. Make particular efforts to develop and implement policies and infrastructure solutions to protect all road users in particular those who are most vulnerable such as pedestrians, cyclists, motorcyclists and users of unsafe public transport, as well as children, the elderly and people living with disabilities;
5. Begin to implement safer and more sustainable transportation, including through land-use planning initiatives and by encouraging alternative forms of transportation;
6. Promote harmonization of road safety and vehicle safety regulations and good practices through the implementation of relevant United Nations resolutions and instruments and the series of manuals issued by the United Nations Road Safety Collaboration;
7. Strengthen or maintain enforcement and awareness of existing legislation and where needed improve legislation and vehicle and driver registration systems using appropriate international standards;
8. Encourage organizations to contribute actively to improving work-related road safety through adopting the use of best practices in fleet management;



9. Encourage collaborative action by fostering cooperation between relevant entities of public administrations, organizations of the United Nations system, private and public sectors, and with civil society;
10. Improve national data collection and comparability at the international level, including by adopting the standard definition of a road death as any person killed immediately or dying within 30 days as a result of a road traffic crash and standard definitions of injury; and facilitating international cooperation to develop reliable and harmonized data systems;
11. Strengthen the provision of prehospital and hospital trauma care, rehabilitation services and social reintegration through the implementation of appropriate legislation, development of human capacity and improvement of access to health care so as to ensure the timely and effective delivery to those in need;

Invite the United Nations General Assembly to declare the decade 2011–2020 as the “Decade of Action for Road Safety” with a goal to stabilize and then reduce the forecast level of global road deaths by 2020;

Decide to evaluate progress five years following the First Global Ministerial Conference on Road Safety;

Invite the international donor community to provide additional funding in support of global, regional and country road safety, especially in low- and middle-income countries; and  
Invite the UN General Assembly to assent to the contents of this declaration.

Moscow, Russian Federation  
20 November 2009

**Première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière**  
**Il est temps d'agir**  
**Moscou, 19-20 novembre 2009**  
**Déclaration de Moscou**

Nous, ministres et chefs de délégations et représentants d'organisations internationales, régionales et sous-régionales et non gouvernementales et d'organismes privés, réunis à Moscou (Fédération de Russie) les 19 et 20 novembre 2009 à l'occasion de la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière ;

*Reconnaissant* que le Gouvernement de la Fédération de Russie a joué un rôle de premier plan dans la préparation et l'organisation de cette première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière et que le Sultanat d'Oman a dirigé le processus d'adoption des résolutions pertinentes de l'Assemblée générale des Nations Unies ;

*Conscients* que, comme il ressort du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, publié en 2004 par l'Organisation mondiale de la Santé et la Banque mondiale et de publications ultérieures, les accidents de la circulation constituent un problème de santé publique important et l'une des premières causes de décès et de traumatisme dans le monde, et que les accidents de la route provoquent plus de 1,2 million de décès et 50 millions de traumatismes ou de handicaps par an et sont la première cause de décès chez les enfants et les jeunes de 5 à 29 ans ;

*Inquiets* que plus de 90 % des accidents de la route surviennent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire et que, dans ces pays, les piétons, les cyclistes, les usagers de deux-roues ou de trois-roues motorisés et les passagers de moyens de transport public dangereux soient les plus vulnérables ;

*Conscients* qu'outre les souffrances qu'ils provoquent pour les victimes et leurs familles, les accidents de la route, dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, entraînent un coût annuel de plus de US \$65 milliards, soit davantage que le montant total reçu au titre de l'aide au développement, ce qui représente de 1 % à 1,5 % du produit national brut et a des conséquences sur le développement durable des pays ;

*Convaincus* que, faute de mesures appropriées, le problème ne pourra qu'empirer, sachant que d'ici 2020, selon les projections, les accidents de la route seront devenus l'une des premières causes de décès, en particulier dans les pays à revenu faible ou intermédiaire ;

*Soulignant* que les causes et les conséquences des accidents de la route, mortels et non mortels, sont connues et peuvent être évitées, et que les causes en sont : la vitesse excessive et inadaptée ; la conduite en état d'ébriété ; le non-port de la ceinture de sécurité ou du casque et le défaut d'utilisation des dispositifs de sécurité pour enfants et des autres équipements de sécurité ; la conduite de véhicules vétustes, mal entretenus et dépourvus d'équipements de sécurité ; des infrastructures routières mal conçues et mal entretenues, en particulier où les piétons ne sont pas protégés ; des systèmes de

transport public médiocres ou peu sûrs ; l'application insuffisante ou la non-application de la législation routière ; le manque de sensibilisation des responsables politiques et l'absence de soins et de réadaptation post-traumatiques adéquats ;

*Reconnaissant* qu'une grande partie des accidents de la route, mortels et non mortels, surviennent dans le cadre d'activités professionnelles et qu'on peut améliorer la sécurité routière en appliquant de mesures de sécurité aux parcs de véhicules à usage professionnel ;  
*Conscients* qu'au cours des trente dernières années, de nombreux pays à revenu élevé sont parvenus à faire baisser sensiblement le nombre d'accidents de la route, mortels et non mortels, en s'engageant durablement en faveur de programmes de prévention factuels bien ciblés ; que, moyennant un effort supplémentaire, il est de plus en plus envisageable d'éliminer les accidents mortels sur les réseaux de transport et que les pays à revenu élevé doivent donc continuer à se donner et à atteindre des objectifs de réduction du nombre de victimes de la route ambitieux mais réalistes, et favoriser l'échange, au niveau mondial, de bonnes pratiques en matière de prévention des accidents de la route ;

*Reconnaissant* les efforts déployés par certains pays à revenu faible ou intermédiaire pour mettre en oeuvre les meilleures pratiques, fixer des objectifs ambitieux et contrôler le nombre de décès sur les routes ;

*Reconnaissant* le rôle du système des Nations Unies, en particulier les activités menées de longue date par les commissions régionales des Nations Unies et le rôle de premier plan de l'Organisation mondiale de la Santé, en faveur d'un engagement politique accru pour la sécurité routière, du développement des activités dans ce domaine, de la promotion des meilleures pratiques et de la coordination des activités ayant trait aux questions de sécurité routière au sein du système des Nations Unies ;

*Reconnaissant également* les progrès accomplis par le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, dispositif consultatif dont les membres sont engagés en faveur de la sécurité routière et dont les activités consistent à communiquer aux pouvoirs publics et à la société civile des directives sur les bonnes pratiques à suivre pour appuyer la lutte contre les principaux facteurs de risque en matière de sécurité routière ;

*Reconnaissant* le travail d'autres parties prenantes, dont des organismes intergouvernementaux ; des institutions financières régionales, des organisations non gouvernementales et de la société civile et d'autres entreprises privées ;

*Reconnaissant* le rôle du Mécanisme mondial pour la sécurité routière mis en place par la Banque mondiale, premier dispositif de financement servant à renforcer les capacités et à assurer un appui technique pour la sécurité routière aux niveaux mondial, régional et national ;

*Prenant acte* du rapport de la Commission pour la sécurité routière mondiale, intitulé *Pour des routes sûres : une nouvelle priorité pour le développement durable*, qui lie la sécurité routière au développement durable et plaide en faveur d'une augmentation des ressources et d'un nouvel engagement pour l'évaluation de la sécurité des infrastructures ;

*Prenant acte* des conclusions du rapport du Forum international des Transports et de l'Organisation de Coopération et de Développement économiques, intitulé *Zéro tué sur la route : un système sûr, des objectifs ambitieux*, qui recommande à tous les pays, quel que soit leur niveau de sécurité routière, de passer à un système sûr pour atteindre des objectifs ambitieux ;  
*Prenant acte* des conclusions du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes chez l'enfant*, dont il ressort que les accidents de la circulation sont la première cause de traumatisme non intentionnel chez l'enfant, et qui décrit les caractéristiques physiques et de développement qui rendent les enfants particulièrement vulnérables ;

*Reconnaissant* que la résolution de la crise mondiale de la sécurité routière passe nécessairement par une collaboration multisectorielle et des partenariats entre toutes les parties concernées, dans le secteur public et dans le secteur privé, avec la participation de la société civile ;

*Reconnaissant* que la sécurité routière est une question « transversale » qui peut contribuer sensiblement à la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement, et que le renforcement des capacités de prévention des accidents de la route doit être pleinement intégré dans les stratégies nationales de développement en faveur des transports, de l'environnement et de la santé, et soutenu par des institutions multilatérales et bilatérales dans le cadre d'une aide mieux alignée, efficace et harmonisée ;

*Conscients* que les résultats obtenus à l'échelle mondiale découlent de mesures prises aux niveaux national et local et que l'action menée pour améliorer la sécurité routière dans le monde doit, pour être efficace, s'appuyer sur une volonté politique ferme, un engagement sans faille et des ressources à tous les niveaux – national et infranational, régional et mondial ;  
*Saluant* le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*, de l'Organisation mondiale de la Santé – la première évaluation mondiale par pays – qui met en lumière des lacunes et fait le bilan de la situation pour mesurer les progrès à l'avenir ;

*Se félicitant également* des résultats des projets mis en oeuvre par les commissions régionales des Nations Unies pour aider les pays à revenu faible ou intermédiaire à fixer leurs propres cibles en matière de baisse du nombre de victimes de la route, ainsi que des cibles régionales ;  
*Déterminés* à s'appuyer sur les succès déjà remportés et à tirer les enseignements du passé ;  
Décidons :

1. d'encourager l'application des recommandations figurant dans le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* ;
2. de renforcer le rôle de direction et d'orientation des pouvoirs publics dans le domaine de la sécurité routière, y compris en désignant ou en renforçant des organismes directeurs, et les mécanismes de coordination qui s'y rapportent, au niveau national ou infranational ;

3. de fixer des objectifs nationaux ambitieux mais réalistes en matière de réduction du nombre de victimes de la route, des objectifs clairement reliés à des investissements planifiés et à des initiatives politiques, et de mobiliser les ressources nécessaires pour permettre une mise en oeuvre efficace et durable afin d'atteindre des objectifs dans le cadre de systèmes sûrs ;
4. de consentir des efforts particuliers pour élaborer et mettre en oeuvre des politiques et mettre en place des infrastructures qui protègent les usagers de la route, notamment les plus vulnérables : les piétons, les cyclistes, les motocyclistes et les usagers de transports publics dangereux, ainsi que les enfants, les personnes âgées et les personnes handicapées ;
5. de commencer à recourir à des moyens de transport plus sûrs et plus durables, y compris par le biais d'initiatives d'aménagement du territoire et en encourageant l'utilisation de moyens de transport alternatifs ;
6. de favoriser l'harmonisation des réglementations en matière de sécurité routière et de sécurité des véhicules et des bonnes pratiques par l'application des résolutions et des instruments pertinents des Nations Unies, ainsi que l'utilisation de la série de manuels publiés par le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière ;
7. de renforcer ou de maintenir l'application et la connaissance de la législation existante et, le cas échéant, d'améliorer la législation ainsi que les systèmes d'immatriculation des véhicules et d'enregistrement des conducteurs, selon les normes internationales appropriées ;
8. d'encourager les organisations à contribuer activement à l'amélioration de la sécurité routière dans le cadre professionnel en adoptant les meilleures pratiques de gestion des parcs de véhicules à usage professionnel ;
9. d'encourager la collaboration en favorisant la coopération entre les entités compétentes des administrations publiques, des organisations du système des Nations Unies, des secteurs privé et public, et avec la société civile ;
10. d'améliorer le recueil des données au niveau national et la comparabilité des données au niveau international, y compris en adoptant la définition standard du décès par accident de la route – à savoir un décès survenant immédiatement après ou dans les 30 jours suivant un accident de la route – et les définitions standard du traumatisme, et en facilitant la coopération nationale pour mettre au point des systèmes de données fiables et harmonisés ;
11. de renforcer les soins préhospitaliers et hospitaliers post-traumatiques, les services de réadaptation et la réintégration sociale en appliquant une législation appropriée, en développant les moyens humains et en améliorant l'accès aux soins de santé afin de prendre en charge en temps voulu ceux qui en ont besoin ;

Invitons l'Assemblée générale des Nations Unies à déclarer la décennie 2011-2020 « Décennie d'action pour la sécurité routière » afin de stabiliser puis abaisser le nombre prévu de décès sur les routes dans le monde d'ici 2020 ;

Décidons d'évaluer les progrès accomplis cinq ans après la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière ;  
Invitons la communauté internationale des donateurs à apporter un financement supplémentaire en faveur des investissements mondiaux, régionaux et nationaux pour la sécurité routière, en particulier les pays à revenu faible ou intermédiaire ; et  
Invitons l'Assemblée générale des Nations Unies à approuver le contenu de la présente déclaration.

Moscou (Fédération de Russie)  
20 novembre 2009

**Первая всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения: Время действовать**  
**Москва, 19-20 ноября 2009 г.**  
**Московская декларация**

Мы, министры и главы делегаций, а также представители международных, региональных и субрегиональных правительственных и неправительственных организаций и частного сектора собрались в Москве, Российская Федерация, 19-20 ноября 2009 г. для участия в Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения.

*Признавая* ведущую роль Правительства Российской Федерации в подготовке и проведении Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения и ведущую роль Правительства Султаната Оман в руководстве процессом принятия резолюций Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, связанных с этой тематикой,

*Принимая во внимание*, что, как свидетельствует подготовленный Всемирной организацией здравоохранения и Всемирным банком в 2004 г. *Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма* и последующие публикации, дорожно-транспортный травматизм является одной из важнейших проблем общественного здравоохранения и основной причиной смертности и травматизма во всем мире и что в дорожно-транспортных происшествиях ежегодно погибают более 1,2 миллиона человек, а 50 миллионов получают травмы или остаются инвалидами, в результате чего дорожно-транспортные происшествия являются основной причиной смерти детей и молодых людей в возрасте 5-29 лет,

*Выражая озабоченность* тем фактом, что более 90% случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий регистрируются в странах с низким и средним уровнями доходов и что наиболее уязвимыми группами населения в этих странах являются пешеходы, велосипедисты, водители двух- и трехколесных моторизированных транспортных средств и пассажиры, пользующиеся небезопасным общественным транспортом,

*Сознавая* тот факт, что помимо огромных человеческих страданий, связанных со смертностью и травматизмом в результате дорожно-транспортных происшествий, для жертв и их семей, ежегодные потери от травм, полученных в результате дорожно-транспортных происшествий, в странах с низким и средним уровнями доходов составляют более 65 млрд. долл. США, что превышает общую сумму, полученную в рамках помощи на цели развития, и составляет 1-1,5% от валового национального продукта, тем самым оказывая негативное влияние на устойчивое развитие стран,

*Будучи убежденными* в том, что при отсутствии надлежащих мер данная проблема лишь усугубится в будущем, так как по прогнозам к 2020 г. случаи смерти в результате дорожно-транспортных происшествий станут одной из ведущих причин смертности, в особенности в странах с низким и средним уровнями доходов,

*Подчеркивая* тот факт, что причины смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, а также их последствия известны и могут быть предотвращены, и то, что к числу этих причин относятся: неадекватный скоростной режим и превышение скорости; управление транспортным средством в нетрезвом состоянии; ненадлежащее использование ремней безопасности, средств безопасности для детей, шлемов и других средств безопасности; использование старых транспортных средств, транспортных средств в плохом техническом состоянии или в которых отсутствуют средства безопасности; плохо спроектированная или недостаточно обслуживаемая с технической точки зрения дорожная инфраструктура, особенно не обеспечивающая безопасность пешеходов; неудовлетворительные или небезопасные системы общественного транспорта; отсутствие или недостаточное обеспечение соблюдения законодательства в области дорожного движения; недостаточное политическое осознание и отсутствие адекватных служб помощи при травмах и реабилитационных учреждений,

*Признавая*, что значительная доля случаев смерти и травм в результате дорожно-транспортных происшествий связана с профессиональной деятельностью и что осуществление мер по обеспечению безопасности всего парка автотранспортных средств может внести вклад в повышение уровня безопасности дорожного движения,

*Учитывая* тот факт, что за последние тридцать лет многие страны с высоким уровнем доходов добились существенного сокращения числа случаев смерти и травм, полученных в результате дорожно-транспортных происшествий, путем постоянного содействия реализации целевых научно обоснованных программ по профилактике травматизма, а также принимая во внимание, что продолжение этой работы будет способствовать дальнейшим успехам в создании безопасных для жизни транспортных сетей и что, следовательно, страны с высоким уровнем доходов должны продолжать работу по постановке и практической реализации амбициозных целей по сокращению числа несчастных случаев на дорогах и способствовать обмену передовым опытом в области профилактики дорожно-транспортного травматизма на глобальном уровне,

*Отмечая* усилия, предпринимаемые некоторыми странами с низким и средним уровнями доходов по внедрению передового опыта, постановке масштабных задач и осуществлению мониторинга дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом,

*Признавая* проводимую системой Организации Объединенных Наций работу, в частности многолетнюю работу региональных комиссий Организации Объединенных Наций и ведущую роль Всемирной организации здравоохранения, направленную на усиление политической поддержки обеспечению безопасности дорожного движения, увеличение объема мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, содействие внедрению передового опыта и координацию вопросов обеспечения безопасности дорожного движения в рамках системы Организации Объединенных Наций,

*Признавая также* достигнутые успехи в деятельности Группы по сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения, представляющей собой консультативный механизм, члены которой



занимаются вопросами обеспечения безопасности дорожного движения и круг деятельности которой включает предоставление правительствам и гражданскому обществу рекомендаций в отношении надлежащей практики в поддержку действий, направленных на борьбу с основными факторами риска в области безопасности дорожного движения,

*Признавая* деятельность других заинтересованных сторон, включая межправительственные организации, региональные финансовые учреждения, неправительственные организации и организации гражданского общества, а также другие частные организации,

*Признавая* роль Глобального механизма по вопросам безопасности дорожного движения, созданного по инициативе Всемирного банка в качестве первого механизма финансирования для оказания содействия в создании потенциала и предоставлении технической поддержки в обеспечении безопасности дорожного движения на глобальном, региональном и страновом уровнях,

*Принимая во внимание* доклад Комиссии по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения во всем мире *За безопасные автомобильные дороги: новая приоритетная задача для устойчивого развития*, в котором отмечается связь между безопасностью дорожного движения и устойчивым развитием и содержится призыв к увеличению объема ресурсов и усилению приверженности к оценке безопасности дорожной инфраструктуры,

*Принимая во внимание* результаты исследований, приведенные в докладе Международного транспортного форума и Организации экономического сотрудничества и развития *Стремись к нулю: амбициозные цели в области безопасности дорожного движения и системный подход к обеспечению безопасности*, а также его рекомендации всем странам вне зависимости от уровня безопасности дорожного движения перейти к использованию системного подхода к обеспечению безопасности для достижения амбициозных целей,

*Признавая* данные, приводимые в подготовленном Всемирной организацией здравоохранения/ЮНИСЕФ *Всемирном докладе о профилактике детского травматизма*, в котором отмечается, что дорожно-транспортный травматизм является ведущей причиной всех непреднамеренных травм среди детей, и описываются физические характеристики и особенности развития, в результате которых дети подвергаются особому риску,

*Признавая*, что глобальный кризис в области безопасности дорожного движения может быть преодолен только с помощью межсекторального сотрудничества и партнерств с участием всех заинтересованных сторон как в государственном, так и частном секторах с привлечением гражданского общества,

*Признавая* тот факт, что безопасность дорожного движения – это комплексная проблема, решение которой может внести значительный вклад в достижение Целей тысячелетия в области развития, и что создание потенциала в области предупреждения дорожно-транспортного травматизма должно быть в полной мере интегрировано в национальные стратегии развития транспорта, окружающей среды и здравоохранения и поддержано многосторонними и двусторонними

учреждениями посредством более упорядоченной, эффективной и координированной работы по оказанию внешней помощи,

*Осознавая* тот факт, что результаты в мировом масштабе достигаются при условии реализации соответствующих мер на национальном и местном уровнях и что эффективные усилия по улучшению ситуации в области безопасности дорожного движения во всем мире требуют сильной политической воли, приверженности и ресурсов на всех уровнях: национальном, субнациональном и глобальном,

*Приветствуя* подготовленный Всемирной организацией здравоохранения *Доклад о положении дел в области безопасности дорожного движения во всем мире*, где впервые представлена оценка ситуации по странам на глобальном уровне, в котором определены недостатки и установлена точка отсчета для оценки развития ситуации в будущем,

*Приветствуя также* результаты работы по проектам, реализованным региональными комиссиями Организации Объединенных Наций для оказания содействия странам с низким и средним уровнями доходов в постановке собственных задач по снижению дорожно-транспортного травматизма, а также региональных задач,

*Намереваясь* строить работу на основе успешного опыта и извлеченных уроков, Настоящим постановляем:

1. Оказывать содействие в реализации рекомендаций, содержащихся во *Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма*,
2. Усилить ведущую и руководящую роль государственных структур в области безопасности дорожного движения, включая назначение или укрепление ведущих ведомств и соответствующих механизмов координации на национальном или субнациональном уровнях;
3. Поставить амбициозные, но выполнимые задачи по снижению дорожно-транспортного травматизма на национальном уровне, четко увязанные с планируемыми инвестициями и политическими инициативами, и мобилизовать необходимые ресурсы для обеспечения эффективной и устойчивой реализации поставленных задач в рамках системного подхода к обеспечению безопасности;
4. Предпринять конкретные шаги по разработке и реализации политики и инфраструктурных решений для защиты всех участников дорожного движения и, в особенности, наиболее уязвимых групп населения, таких как пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты, лица, пользующиеся небезопасным общественным транспортом, а также дети, пожилые люди и люди, живущие с инвалидностью;
5. Приступить к внедрению более безопасных и более устойчивых транспортных систем, в том числе с помощью инициатив в области

планирования землепользования и содействия использованию альтернативных форм передвижения;

6. Обеспечить согласованность нормативно-правовых документов по вопросам безопасности дорожного движения и безопасности транспортных средств и передового опыта посредством реализации соответствующих резолюций Организации Объединенных Наций и юридических инструментов, а также серии руководств, подготовленных Группой по сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения;
7. Поддерживать или обеспечить более полное соблюдение и знание существующего законодательства и, при необходимости, обеспечить усовершенствование законодательных актов, а также систем регистрации транспортных средств и водителей с учетом международных стандартов;
8. Побуждать организации вносить активный вклад в повышение безопасности дорожного движения, связанного с профессиональной деятельностью, путем принятия к использованию передового опыта руководства парком автотранспортных средств;
9. Поощрять совместную работу посредством укрепления сотрудничества между соответствующими государственными учреждениями, организациями системы Организации Объединенных Наций, частным и государственным секторами и гражданским обществом;
10. Усовершенствовать сбор данных на национальном уровне и их сопоставимость на международном уровне, в том числе приняв стандартное определение случая смерти в результате дорожно-транспортного происшествия как любого случая немедленной смерти или смерти в течение 30 дней, вызванной дорожно-транспортным происшествием, и стандартные определения травмы; развивать международное сотрудничество с целью разработки надежных и унифицированных систем данных;
11. Укреплять службы оказания добольничной и больничной помощи при травмах, а также службы реабилитации и социальной реинтеграции путем принятия соответствующего законодательства, подготовки кадров и расширения доступа к медицинской помощи для обеспечения своевременной и эффективной помощи нуждающимся в ней;

Предлагаем Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций объявить десятилетний период с 2011 по 2020 год "Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения" с целью стабилизации и последующего сокращения прогнозируемого уровня случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий в мире к 2020 г.;

Принимаем решение провести оценку достигнутых результатов через пять лет после Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения;

Предлагаем международному сообществу донорских организаций обеспечить дополнительное финансирование в поддержку обеспечению безопасности дорожного движения на глобальном, региональном и страновом уровнях, в особенности в странах с низким и средним уровнями доходов; и

Предлагаем Генеральной Ассамблее ООН выразить согласие с положениями данной декларации.

Москва, Российская Федерация  
20 ноября 2009



# General Assembly

Distr.: Limited  
24 February 2010

Original: English

---

## Sixty-fourth session

Agenda item 46

### Global road safety crisis

**Argentina, Armenia, Azerbaijan, Bangladesh, Belarus, Belgium, Benin, Chile, Costa Rica, Cuba, Cyprus, Dominican Republic, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Iceland, India, Israel, Italy, Jamaica, Jordan, Kazakhstan, Lao People's Democratic Republic, Lebanon, Luxembourg, Malaysia, Mexico, Mongolia, Morocco, Netherlands, Norway, Oman, Peru, Poland, Portugal, Republic of Moldova, Romania, Russian Federation, Saudi Arabia, Serbia, Seychelles, Singapore, Slovenia, Sri Lanka, Sweden, Tajikistan, Thailand, the former Yugoslav Republic of Macedonia, Turkey, Turkmenistan, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Venezuela (Bolivarian Republic of), Viet Nam, Uruguay, Uzbekistan and Yemen: revised draft resolution**

### Improving global road safety

*The General Assembly,*

*Recalling* its resolutions 57/309 of 22 May 2003, 58/9 of 5 November 2003, 58/289 of 14 April 2004, 60/5 of 26 October 2005 and 62/244 of 31 March 2008 on improving global road safety,

*Having considered* the note by the Secretary-General transmitting the report on improving global road safety and the recommendations contained therein,<sup>1</sup>

*Recognizing* the tremendous global burden of mortality resulting from road traffic crashes, as well as the twenty to fifty million people who incur each year non-fatal road traffic injuries, many of whom are left with lifelong disabilities,

*Noting* that this major public health problem has a broad range of social and economic consequences which, if unaddressed, may affect the sustainable development of countries and hinder the progress towards the Millennium Development Goals,

*Underlining* the importance for Member States to continue using the *World Report on Road Traffic Injury Prevention* as a framework for road safety efforts and implementing, as appropriate, its recommendations by paying particular attention to

---

\* Reissued for technical reasons on 1 March 2010.

<sup>1</sup> A/64/266.



the main risk factors identified, namely, the non-use of safety belts and child restraints, the non-use of helmets, driving under the influence of alcohol and drugs, inappropriate and excessive speed and the lack of appropriate infrastructure, and by strengthening road safety management and paying particular attention also to the needs of vulnerable road users, such as pedestrians, cyclists and motorcyclists, and users of unsafe public transport, and improving post-crash care for victims of road crashes,

*Commending* the World Health Organization for its role in implementing the mandate conferred upon it by the General Assembly to work in close cooperation with the United Nations regional commissions to coordinate road safety issues within the United Nations system, and the progress of the United Nations Road Safety Collaboration as a consultative mechanism whose members provide Governments and civil society with good practice guidelines to support action to tackle the major road safety risk factors and support their implementation,

*Recognizing* the work of the United Nations regional commissions and their subsidiary bodies in increasing their road safety activities and advocating increased political commitment to road safety, and in this context welcoming the conclusions and recommendations of the project “Improving global road safety: setting regional and national road traffic casualty reduction targets”, implemented by the United Nations regional commissions to assist low-income and middle-income countries in setting and achieving road traffic casualty reduction targets,

*Acknowledging* the Ministerial Declaration on Violence and Injury Prevention in the Americas, signed by the Ministers of Health of the Americas during the meeting on Violence and Injury Prevention in the Americas, held in Merida, Mexico on 14 March 2008, “The Doha Declaration” and other outcomes of the workshop on building the Arab Mashreq road safety partnership, organized by the Economic and Social Commission for Western Asia in Doha on 21 and 22 October 2008,<sup>2</sup> the conclusions and recommendations of the Economic Commission for Europe Conference on Improving Road Traffic Safety in South-Eastern Europe: Setting Regional and National Road Traffic Casualty Reduction Targets, held in Halkida, Greece, on 25 and 26 June 2009, the workshop on setting regional and national road traffic casualty reduction targets in the Economic and Social Commission for Western Asia region, organized by the Economic and Social Commission for Western Asia, in collaboration with the United Arab Emirates National Authority for Transportation, held in Abu Dhabi on 16 and 17 June 2009, the conference on the theme “Make roads safe Africa”, organized by the Economic Commission for Africa in Dar es Salaam on 7 July 2009, the Ministerial Declaration on Improving Road Safety in Asia and the Pacific,<sup>3</sup> and the recommendations of the Expert Group Meeting on Improving Road Safety organized by the Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, held in Bangkok from 2 to 4 September 2009, noting, in particular the usefulness of compiling a guideline outlining best practices in road safety improvement in the region, as well as the outcomes of expert group meetings on improving road safety organized by the Economic and Social Commission for Asia and the Pacific in 2008 and 2009,

---

<sup>2</sup> E/ESCWA/EDGD/2008/5.

<sup>3</sup> E/ESCAP/63/13, chap. IV.

*Also acknowledging* a number of other important international efforts on road safety, including the report of the International Transport Forum of the Organization for Economic Cooperation and Development, entitled *Towards zero: ambitious road safety targets and the safe system approach*, the International Conference on Road Safety at Work, held in Washington, D.C., from 16 to 18 February 2009, and the Road Safety at Work Conference, held in Dublin on 15 June 2009, which highlighted the importance of fleet safety and the important role of the private sector in addressing driving behaviour concerns among their workers,

*Noting* all national and regional initiatives to raise awareness of road safety issues,

*Also noting* the important role of the World Bank Global Road Safety Facility as a funding mechanism to support capacity-building and provide technical support for road safety and as a means to increase the resources needed to address road safety in low-income and middle-income countries, acknowledging the increase in funding to support national, regional and global road safety work, and welcoming, in particular, the financial assistance given to the World Health Organization and the World Bank Global Road Safety Facility by all donors, including the Governments of Australia, the Netherlands and Sweden, and by Bloomberg Philanthropies and the FIA Foundation for the Automobile and Society,

*Further noting* the work of the International Organization for Standardization to develop standards for road traffic safety management systems,

*Taking note* of the report of the Commission for Global Road Safety, *Make Roads Safe: A Decade of Action for Road Safety*, which links road safety with sustainable development and calls for a decade of action on road safety, and the “Make Roads Safe” campaign as a global tool for increasing awareness and advocating increased funding for road safety,

*Recognizing* the publication of the World Health Organization, *Global Status Report on Road Safety*, which provides the first assessment of the road safety situation at a global level and highlights the fact that half of all road traffic deaths are among vulnerable road users, as well as the relatively low proportion of the countries in the world that have comprehensive legislation on key road safety risk factors,

*Welcoming* the joint statement from the World Bank and the six leading multilateral development banks, namely, the African Development Bank, the Asian Development Bank, the European Bank for Reconstruction and Development, the European Investment Bank, the Inter-American Development Bank and the Islamic Development Bank, to cooperate on increasing the road safety component of their infrastructure programmes through better coordination of their investments and through the application of safety audits and assessments of road infrastructure projects,

*Expressing its concern* at the continued increase in road traffic fatalities and injuries worldwide, in particular in low-income and middle-income countries, bearing in mind that the fatality rate within the road system is considerably higher than in other transport systems, also in high-income countries,

*Recognizing* the efforts made by some low-income and middle-income countries to implement best practices, set ambitious targets and monitor road traffic fatalities,

*Reaffirming* the need for the further strengthening of international cooperation and knowledge-sharing in road safety, taking into account the needs of low-income and middle-income countries,

*Recognizing* that the solution to the global road safety crisis can only be implemented through multisectoral collaboration and partnerships among all concerned in both the public and private sectors, with the involvement of civil society,

*Also recognizing* the role of research in informing policy-based decisions on road safety and in monitoring and evaluating the effect of interventions, as well as the need for more research to address the emerging issue of distractions in traffic as a risk factor for road traffic crashes,

*Acknowledging* the leading role of Oman in drawing the attention of the international community to the global road safety crisis,

*Commending* the Government of the Russian Federation for hosting the First Global Ministerial Conference on Road Safety: Time for Action, held in Moscow on 19 and 20 November 2009, which brought together delegations of ministers and representatives dealing with transport, health, education, safety and related traffic law enforcement issues and which culminated in a declaration inviting Member States to declare a decade of action for road safety,

1. *Welcomes* the declaration adopted at the First Global Ministerial Conference on Road Safety: Time for Action, held in Moscow on 19 and 20 November 2009;<sup>4</sup>

2. *Proclaims* the period 2011-2020 as the Decade of Action for Road Safety, with a goal to stabilize and then reduce the forecast level of road traffic fatalities around the world by increasing activities conducted at the national, regional and global levels;

3. *Requests* the World Health Organization and the United Nations regional commissions, in cooperation with other partners in the United Nations Road Safety Collaboration and other stakeholders, to prepare a Plan of Action of the Decade as a guiding document to support the implementation of its objectives;

4. *Reaffirms* the importance of addressing global road safety issues and the need for the further strengthening of international cooperation, taking into account the needs of low-income and middle-income countries, including those of the least developed countries and African countries, by building capacities in the field of road safety and providing financial and technical support for their efforts;

5. *Acknowledges* that multilateral technical and financial assistance in support of capacity-building for enhancing road safety should be provided in a predictable and timely manner without unwarranted conditionalities, considering that there is no one-size-fits-all formula and the specific situation of each country based on its needs and priorities;

---

<sup>4</sup> A/64/540, annex.



6. *Calls upon* Member States to implement road safety activities, particularly in the areas of road safety management, road infrastructure, vehicle safety, road user behaviour, including distractions in traffic, road safety education and post-crash care, including rehabilitation for people with disabilities, based on the Plan of Action;

7. *Invites* all Member States to set their own national road traffic casualty reduction targets to be achieved by the end of the Decade, in line with the Plan of Action;

8. *Calls for* the inclusion of activities to pay attention to the needs of all road users within the Plan of Action of the Decade, in particular, the needs of pedestrians, cyclists and other vulnerable road users in low-income and middle-income countries, through support for appropriate legislation and policy, and infrastructure, and by increasing means of sustainable transport, and in this regard invites international financial institutions and regional development banks to assist developing countries in building sustainable mass transportation systems with a view to reducing road traffic accidents;

9. *Also calls for* joint multisectoral action to increase the proportion of countries with comprehensive legislation on key risk factors for road traffic injuries, including seat belt and child restraint and helmet use, drink driving and speed, from the 15 per cent identified in the 2009 Global Status Report on Road Safety to over 50 per cent by the end of the Decade, and encourages Member States to strengthen their enforcement of existing road safety legislation of these risk factors;

10. *Encourages* Governments, public and private corporations, non-governmental organizations and multilateral organizations to take action, as appropriate, to discourage distractions in traffic, including texting while driving, which lead to increased morbidity and mortality owing to road crashes;

11. *Invites* Governments to take a leading role in implementing the activities of the Decade, while fostering a multisectoral collaboration of efforts that includes academia, the private sector, professional associations, non-governmental organizations and civil society, including national Red Cross and Red Crescent Societies, victims' organizations and youth organizations, and the media;

12. *Invites* Member States, international organizations, development banks and funding agencies, foundations, professional associations and private sector companies to consider providing adequate and additional funding to activities relating to the Decade;

13. *Requests* the United Nations Road Safety Collaboration to continue its role of informal consultative mechanism, including for the implementation of activities relating to the Decade;

14. *Invites* the World Health Organization and the United Nations regional commissions, in cooperation with other partners in the United Nations Global Road Safety Collaboration, to organize the second United Nations Global Road Safety Week to launch the Decade;

15. *Encourages* Member States to continue to strengthen their commitment to road safety, including by observing the World Day of Remembrance for Road Traffic Victims on the third Sunday of November every year;

16. *Also encourages* Member States to become contracting parties and implement the United Nations road safety-related legal instruments, as well as adhere to the Convention on the Rights of Persons with Disabilities;<sup>5</sup>

17. *Invites* the World Health Organization and the United Nations regional commissions to coordinate regular monitoring, in the framework of the United Nations Road Safety Collaboration, of global progress towards meeting the targets identified in the Plan of Action and to develop global status reports on road safety and other appropriate monitoring tools;

18. *Invites* Member States and the international community to integrate road safety into other international agendas, such as those on development, environment and urbanization;

19. *Acknowledges* the importance of midterm and final reviews of the progress achieved over the Decade, and invites interested Member States, in consultation with the United Nations Road Safety Collaboration, to organize international, regional and national meetings to assess the implementation of the Decade;

20. *Decides* to include in the provisional agenda of its sixty-sixth session the item entitled “Global road safety crisis”, and requests the Secretary-General to report to the General Assembly at that session on the progress made in the attainment of the objectives of the Decade of Action.

---

<sup>5</sup> Resolution 61/106, annex I.



# Assemblée générale

Distr. limitée  
24 février 2010  
Français  
Original : anglais

---

## Soixante-quatrième session

Point 46 de l'ordre du jour

### La crise mondiale de la sécurité routière

**Allemagne, Arabie saoudite, Argentine, Arménie, Azerbaïdjan, Bangladesh, Bélarus, Belgique, Bénin, Chili, Chypre, Costa Rica, Cuba, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Inde, Islande, Israël, Italie, Jamaïque, Jordanie, Kazakhstan, Liban, Luxembourg, Malaisie, Maroc, Mexique, Mongolie, Norvège, Oman, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pérou, Pologne, Portugal, République de Moldova, République démocratique populaire lao, République dominicaine, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Seychelles, Singapour, Slovénie, Sri Lanka, Suède, Tadjikistan, Thaïlande, Turkménistan, Turquie, Uruguay, Venezuela (République bolivarienne du), Viet Nam et Yémen : projet de résolution révisé**

### Amélioration de la sécurité routière mondiale

*L'Assemblée générale,*

*Rappelant* ses résolutions 57/309 du 22 mai 2003, 58/9 du 5 novembre 2003, 58/289 du 14 avril 2004, 60/5 du 26 octobre 2005 et 62/244 du 31 mars 2008 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale,

*Ayant examiné* la note du Secrétaire général transmettant le rapport sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale<sup>1</sup>,

*Consciente* du lourd tribut en vies humaines que prélèvent les accidents de la circulation dans le monde et sachant que, chaque année, entre vingt et cinquante millions de personnes sont victimes d'accidents de la route non mortels, mais qui laissent un grand nombre d'entre elles handicapées pour la vie,

*Notant* que ce grave problème de santé publique a de vastes conséquences sociales et économiques qui, si on n'y porte pas remède, risquent de nuire au développement durable des pays et de gêner les progrès vers les objectifs du Millénaire pour le développement,

---

\* Nouveau tirage pour raisons techniques.

<sup>1</sup> A/64/266.



*Soulignant* qu'il importe que les États Membres continuent à inscrire leur action en faveur de la sécurité routière dans le cadre du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* et à en mettre le cas échéant les recommandations à exécution, en étant tout particulièrement attentifs aux principaux facteurs de risques qui y sont recensés, à savoir le défaut d'utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants, le défaut d'utilisation du casque, la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue, la conduite à une vitesse inappropriée et les excès de vitesse, et les insuffisances de l'infrastructure routière, en renforçant la gestion de la sécurité routière, et en accordant aussi une attention particulière aux besoins des usagers de la route vulnérables comme les piétons, les cyclistes et motocyclistes et les usagers de moyens de transports en commun dangereux, et en améliorant les soins dispensés aux victimes d'accidents de la circulation,

*Félicitant* l'Organisation mondiale de la Santé d'avoir joué le rôle qu'elle lui a confié en assurant, en coopération étroite avec les commissions régionales des Nations Unies, la coordination des activités ayant trait à la sécurité routière au sein du système des Nations Unies, et saluant les progrès accomplis par le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, dispositif consultatif dont les membres communiquent aux pouvoirs publics et à la société civile des bonnes pratiques à suivre pour lutter contre les principaux facteurs de risque dans ce domaine,

*Saluant* le travail des commissions régionales des Nations Unies et de leurs organes subsidiaires, qui ont multiplié les activités ayant trait à la sécurité routière et plaidé pour le renforcement de l'engagement politique dans ce domaine, et à ce propos accueillant favorablement les conclusions et recommandations issues du projet « Améliorer la sécurité routière mondiale : fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction des traumatismes provoqués par les accidents de la route » mis en œuvre par les commissions régionales des Nations Unies pour aider les pays à revenu faible et intermédiaire à fixer et atteindre des objectifs de réduction des traumatismes provoqués par les accidents de la route,

*Prenant acte* de la Déclaration ministérielle sur la prévention de la violence et des traumatismes dans les Amériques, signée par les ministres de la santé des Amériques lors de la réunion sur la prévention de la violence et des traumatismes, tenue à Merida (Mexique) le 14 mars 2008, de la Déclaration de Doha et des autres textes issus de l'atelier sur le thème « Construire le Partenariat pour la sécurité routière au Moyen-Orient et en Afrique du Nord » organisé par la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale en octobre 2008 à Doha<sup>2</sup>, des conclusions et recommandations de la Conférence de la Commission économique pour l'Europe sur le thème « Améliorer la sécurité de la circulation routière en Europe du Sud-Est : fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction du nombre de victimes des accidents de la circulation routière », tenue à Halkida (Grèce) les 25 et 26 juin 2009, de l'atelier sur la fixation d'objectifs régionaux et nationaux pour la réduction des accidents de la région de la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale, organisé les 16 et 17 juin 2009 à Abou Dhabi par la Commission, en collaboration avec l'Autorité nationale du transport des Émirats arabes unis, de la conférence sur le thème « Rendre les routes plus sûres en Afrique » organisée par la Commission économique pour l'Afrique le

---

<sup>2</sup> E/ESCWA/EDGD/2008/5.

7 juillet 2009 à Dar es-Salaam, de la Déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique<sup>3</sup>, et des recommandations de la Réunion du Groupe d'experts sur l'amélioration de la sécurité routière, organisée par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique à Bangkok du 2 au 4 septembre 2009, où était notée en particulier l'utilité qu'il y aurait à constituer un guide des meilleures pratiques d'amélioration de la sécurité routière dans la région, ainsi que des documents issus des réunions de groupes d'experts sur l'amélioration de la sécurité routière organisées par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique en 2008 et 2009,

*Prenant acte également* d'autres initiatives internationales importantes pour la sécurité routière, parmi lesquelles la publication du rapport de l'Organisation pour la coopération et le développement économique et du Forum international du transport intitulé *Zéro tué sur la route : un système sûr, des objectifs ambitieux*, de la Conférence internationale sur la sécurité routière au travail tenue à Washington du 16 au 18 février 2009, et de la Conférence sur la sécurité routière au travail tenue le 15 juin 2009 à Dublin, qui a mis en vedette l'importance de la sûreté du parc de véhicules et le rôle important du secteur privé en ce qui concerne le comportement au volant de ses employés,

*Notant* toutes les initiatives nationales et régionales tendant à faire mieux connaître les problèmes de sécurité routière,

*Notant également* le rôle important joué par le Mécanisme mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale en tant que dispositif de financement conçu pour appuyer le renforcement des capacités et offrir un appui technique à la sécurité routière et comme moyen d'accroître les ressources dont disposent les pays à revenu faible ou intermédiaire pour renforcer la sécurité routière, constatant que les financements en soutien aux travaux de sécurité routière ont augmenté aux niveaux national, régional et mondial, et saluant en particulier l'aide financière apportée à l'OMS et au Mécanisme mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale par tous les donateurs, notamment les Gouvernements australien, néerlandais et suédois, et par Bloomberg Philanthropies et la Fondation de la FIA pour l'automobile et la société,

*Notant en outre* les travaux engagés par l'Organisation internationale de normalisation en vue de l'élaboration de normes applicables aux systèmes de management de la sécurité de la circulation routière,

*Prenant note également* du rapport établi par la Commission pour la sécurité routière mondiale, intitulé *Pour des routes sûres : une décennie d'action en faveur de la sécurité routière*, qui associe la sécurité routière au développement durable et préconise la proclamation d'une décennie d'action pour la sécurité routière, et de la campagne « Pour des routes sûres », qui est un outil mondial de sensibilisation et de plaidoyer pour un meilleur financement de la sécurité routière,

*Prenant note aussi* du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*, publié par l'Organisation mondiale de la Santé, qui offre la première analyse de la situation de la sécurité routière dans le monde et souligne que la moitié des victimes d'accidents de la circulation sont des usagers de la route vulnérables et que

---

<sup>3</sup> E/ESCAP/63/13, chap. IV.

la proportion des pays qui se sont dotés d'une législation complète sur les grands facteurs de risque en matière de sécurité est relativement faible,

*Accueillant avec satisfaction* la déclaration commune de la Banque mondiale et des six grandes banques de développement, à savoir la Banque africaine de développement, la Banque asiatique de développement, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, la Banque européenne d'investissement et la Banque islamique de développement, manifestant leur volonté de coopérer entre elles pour renforcer la composante de sécurité routière de leurs programmes d'infrastructure en coordonnant mieux leurs investissements et en soumettant leurs projets d'infrastructure routière à des évaluations et audits de sécurité,

*Se déclarant préoccupée* par l'augmentation constante du nombre de morts et de blessés que font les accidents de la circulation partout dans le monde, surtout dans les pays à revenu faible et intermédiaire, sachant que le taux des décès sur la route est beaucoup plus élevé que pour les autres systèmes de transports, et cela également dans les pays à revenu élevé,

*Saluant* les efforts déployés par certains pays à faible revenu et à revenu intermédiaire pour mettre en œuvre les meilleures pratiques, fixer des objectifs ambitieux et contrôler le nombre de décès sur les routes,

*Réaffirmant* qu'il est nécessaire de resserrer encore la coopération internationale et de renforcer l'échange de connaissances se rapportant à la sécurité routière, en tenant compte des besoins des pays à revenu faible ou intermédiaire,

*Sachant* que seuls la collaboration plurisectorielle et les partenariats de toutes les parties en cause, des secteurs public comme privé, avec la participation de la société civile, permettront de mettre en œuvre une solution à la crise mondiale de la sécurité routière,

*Sachant aussi* l'importance que revêt la recherche pour la formulation des politiques de sécurité routière et pour le contrôle et l'évaluation des effets des interventions, et consciente qu'il faudrait mener des recherches plus approfondies sur le problème de la distraction dans la circulation en tant que facteur de risque dans les accidents de la route,

*Sachant* que le Sultanat d'Oman a joué un rôle de premier plan pour appeler l'attention de la communauté internationale sur la crise mondiale de la sécurité routière,

*Félicitant* le Gouvernement de la Fédération de Russie d'avoir accueilli à Moscou, les 19 et 20 novembre 2009, la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière ayant pour thème « Il est temps d'agir », qui a réuni des délégations ministérielles et des représentants œuvrant dans les domaines du transport, de la santé, de l'éducation et de la sécurité et traitant aussi de questions connexes concernant la police de la circulation routière, et qui a adopté une déclaration invitant à proclamer une décennie d'action pour la sécurité routière,

1. *Accueille favorablement* la déclaration adoptée à l'issue de la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière ayant pour thème « Il est temps d'agir », tenue à Moscou les 19 et 20 novembre 2009<sup>4</sup>;

---

<sup>4</sup> A/64/540, annexe.

2. *Proclame* la décennie 2011-2020 « Décennie d'action pour la sécurité routière », en vue de stabiliser puis de réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route dans le monde en multipliant les activités menées aux niveaux national, régional et mondial;

3. *Prie* l'Organisation mondiale de la Santé et les commissions régionales de l'ONU, en coopération avec les autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et les autres parties prenantes, de mettre au point un Plan d'action de la Décennie, qui servira de guide pour la réalisation des objectifs de celle-ci;

4. *Réaffirme* qu'il importe de s'attaquer aux problèmes de sécurité routière dans le monde et qu'il faut resserrer encore la coopération internationale, compte tenu des besoins des pays à revenu faible ou intermédiaire, y compris des pays les moins avancés et des pays d'Afrique, en renforçant leurs capacités dans le domaine de la sécurité routière et en apportant un appui financier et technique à leurs efforts;

5. *Reconnaît* que l'aide technique et financière multilatérale épaulant le renforcement des capacités pour l'amélioration de la sécurité routière devrait être assurée de manière prévisible et sans délais, ni conditionnalités injustifiées, tenant compte du fait qu'il n'existe pas de formule convenant partout, et de la situation spécifique de chaque pays en fonction de ses besoins et de ses priorités;

6. *Invite* les États Membres à mener des actions favorisant la sécurité routière inspirées par le Plan d'action, notamment dans les domaines de la gestion de la sécurité routière, de l'infrastructure routière, de la sécurité des véhicules, du comportement des usagers de la route, y compris de la distraction dans la circulation, de la formation à la sécurité routière et des soins dispensés aux victimes d'accidents de la route, y compris la réadaptation des personnes handicapées;

7. *Invite* tous les États Membres à arrêter leurs propres objectifs nationaux de réduction du nombre des victimes d'accidents de la route à atteindre d'ici à la fin de la Décennie, en accord avec le Plan d'action;

8. *Demande* que le Plan d'action de la Décennie comprenne des activités axées sur les besoins de tous les usagers de la route, et en particulier ceux des piétons, des cyclistes et des autres usagers vulnérables des pays à revenu faible ou intermédiaire, en soutenant l'adoption de lois et de politiques appropriées, la mise en place de l'infrastructure voulue et le développement de moyens de transport durables et, à cet égard, invite les institutions financières internationales et les banques régionales de développement à aider les pays en développement à mettre en place des systèmes durables de transports publics, le but étant de faire diminuer le nombre des accidents de la route;

9. *Demande aussi* qu'une action commune multisectorielle soit menée en vue de porter de 15 % – chiffre cité dans le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde* de 2009 – à 50 % d'ici à la fin de la Décennie la proportion des pays dotés d'une législation complète sur les grands facteurs de risque de traumatisme suite à un accident de la circulation que sont le défaut d'utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants, le défaut d'utilisation du casque, la conduite en état d'ivresse et la vitesse, et encourage les États Membres à imposer plus vigoureusement le respect des dispositions de leur code de la route qui concernent ces facteurs de risque;

10. *Incite* les gouvernements, les sociétés publiques et privées, les organisations non gouvernementales et les organisations multilatérales à intervenir selon les modalités voulues pour décourager les distractions dans la circulation, notamment la rédaction de messages courts au volant, qui font augmenter la morbidité et la mortalité en provoquant des accidents de la route;

11. *Invite* les gouvernements à jouer le rôle de chef de file dans la mise en œuvre des activités de la Décennie, tout en encourageant une collaboration multisectorielle associant les milieux universitaires, le secteur privé, les associations professionnelles, les organisations non gouvernementales et la société civile, y compris les sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, les associations de victimes et de jeunes, ainsi que les médias;

12. *Invite* les États Membres, les organisations internationales, les banques de développement et les bailleurs de fonds, les fondations, les associations professionnelles et les entreprises du secteur privé à envisager de fournir des fonds suffisants et supplémentaires aux activités associées à la Décennie;

13. *Prie* le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière de continuer à faire office de mécanisme consultatif informel, y compris pour la mise en œuvre des activités associées à la Décennie;

14. *Invite* l'Organisation mondiale de la Santé et les commissions régionales des Nations Unies, en coopération avec les autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, à organiser la deuxième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière pour lancer la Décennie;

15. *Encourage* les États Membres à continuer de renforcer leur attachement à la sécurité routière, notamment en célébrant chaque année, le troisième dimanche de novembre, la Journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route;

16. *Encourage aussi* les États Membres à devenir parties contractantes aux instruments des Nations Unies relatifs à la sécurité routière et à les appliquer, et à adhérer à la Convention relative aux droits des personnes handicapées<sup>5</sup>;

17. *Invite* l'Organisation mondiale de la Santé et les commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies à coordonner le suivi régulier, dans le cadre du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, des progrès obtenus dans la poursuite des objectifs définis dans le Plan d'action, et à mettre au point des rapports de situation sur la sécurité routière dans le monde et d'autres moyens de suivi appropriés;

18. *Invite* les États Membres et la communauté internationale à inclure la sécurité routière dans d'autres plans d'action internationaux, tels que ceux qui concernent le développement, l'environnement et l'urbanisation;

19. *Reconnaît* l'importance des examens à mi-parcours et d'examen final des progrès accomplis au cours de la Décennie, et invite les États Membres intéressés, en consultation avec le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, à organiser des réunions internationales, régionales et nationales pour évaluer la réalisation de la Décennie;

---

<sup>5</sup> Résolution 61/106, annexe I.



20. *Décide* d'inscrire à l'ordre du jour provisoire de sa soixante-sixième session la question intitulée « La crise mondiale de la sécurité routière », et prie le Secrétaire général de lui rendre compte à cette session des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de la Décennie d'action.

---



# Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited  
24 February 2010  
Russian  
Original: English

---

## Шестидесят четвертая сессия

Пункт 46 повестки дня

### Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения

**Азербайджан, Аргентина, Армения, Бангладеш, Беларусь, Бельгия, Бенин, бывшая югославская Республика Македония, Венгрия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Вьетнам, Германия, Греция, Доминиканская Республика, Израиль, Индия, Иордания, Исландия, Италия, Йемен, Казахстан, Кипр, Коста-Рика, Куба, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Ливан, Люксембург, Малайзия, Мексика, Марокко, Монголия, Нидерланды, Норвегия, Оман, Перу, Польша, Португалия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Саудовская Аравия, Сейшельские Острова, Сербия, Сингапур, Словакия, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Таджикистан, Таиланд, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Уругвай, Финляндия, Франция, Чили, Швеция, Шри-Ланка и Ямайка: пересмотренный проект резолюции**

### Повышение безопасности дорожного движения во всем мире

*Генеральная Ассамблея,*

*ссылаясь* на свои резолюции 57/309 от 22 мая 2003 года, 58/9 от 5 ноября 2003 года, 58/289 от 14 апреля 1994 года, 60/5 от 26 октября 2005 года и 62/244 от 31 марта 2008 года по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире,

*рассмотрев* записку Генерального секретаря, препровождающую доклад о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, и содержащиеся в ней рекомендации<sup>1</sup>,

*учитывая* огромное количество случаев смерти на дорогах во всем мире в результате дорожно-транспортных происшествий, а также тот факт, что ежегодно 20–50 миллионов людей получают несмертельные травмы вследствие дорожно-транспортных происшествий и что многие из этих пострадавших остаются инвалидами на всю жизнь,

---

\* Переиздано по техническим причинам.

<sup>1</sup> A/64/266.



*отмечая*, что эта серьезная проблема, касающаяся здоровья населения, имеет социально-экономические последствия, которые, если ими не заниматься, будут негативно сказываться на устойчивом развитии стран и подрывать прогресс в деле достижения Целей развития тысячелетия,

*подчеркивая* важность того, чтобы государства-члены продолжали использовать «Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма» в качестве основы для усилий по обеспечению безопасности дорожного движения и выполнения, по мере необходимости, содержащихся в нем рекомендаций, уделяя особое внимание главным выявленным факторам риска, а именно: неиспользованию ремней безопасности и детских удерживающих устройств, неиспользованию шлемов, управлению автомобилем в нетрезвом состоянии и под воздействием наркотиков, движению со скоростью, не соответствующей дорожной обстановке, и превышению скорости, и отсутствию надлежащей инфраструктуры, а также улучшая работу по урегулированию дорожного движения и уделяя в то же время особое внимание потребностям уязвимых участников дорожного движения, таким как пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты, а также пассажиры небезопасного общественного транспорта, и оказывая эффективную помощь жертвам автомобильных аварий,

*высоко оценивая* роль Всемирной организации здравоохранения в осуществлении возложенного на нее Генеральной Ассамблеей мандата в плане осуществления тесного сотрудничества с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций для скоординированного решения вопросов безопасности дорожного движения в рамках системы Организации Объединенных Наций, а также прогресс, достигнутый по линии программы «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», являющийся консультативным механизмом, участники которого предлагают правительствам и гражданскому обществу рекомендации на основе положительного опыта в целях поддержки усилий по распространению методов устранения основных факторов риска для безопасности дорожного движения и поддерживают их выполнение,

*признавая* работу региональных комиссий Организации Объединенных Наций и их вспомогательных органов, направленную на активизацию их деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения и укрепление политической воли в целях обеспечения безопасности дорожного движения, и в этом контексте приветствуя выводы и рекомендации по итогам реализации проекта «Улучшение положения в области безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных показателей: сокращение показателей дорожно-транспортного травматизма», осуществляемого региональными комиссиями Организации Объединенных Наций в целях оказания странам с низким и средним уровнем дохода поддержки в установлении и достижении сокращения показателей дорожно-транспортного травматизма,

*принимая к сведению* принятую на уровне министров Декларацию о предотвращении насилия и увечий в Северной и Южной Америке, подписанную министрами здравоохранения стран Северной и Южной Америки в ходе совещания по вопросу о предотвращении насилия и увечий в Северной и Южной Америке, состоявшегося в марте 2008 года в Мериде, Мексика, «Дохинскую декларацию» и иные итоговые документы Арабского семинара по вопросу о налаживании партнерских отношений по вопросам безопасности дорожного

движения, организованного Экономической и социальной комиссией для Западной Азии 21 и 22 октября 2008 года в Дохе<sup>2</sup>, выводы и рекомендации Европейской комиссии для Европейской конференции по вопросу о повышении степени безопасности дорожного движения в юго-восточной части Европы: установление региональных и национальных показателей снижения числа жертв дорожно-транспортных происшествий, состоявшейся в Халкиде, Греция, 25 и 26 июня 2009 года, материалы семинара по вопросам установления региональных и национальных целей сокращения численности жертв дорожно-транспортных происшествий в регионе Экономической и социальной комиссии для Западной Азии, организованного Экономической и социальной комиссией для Западной Азии в сотрудничестве с Национальным транспортным управлением Объединенных Арабских Эмиратов в Абу-Даби 16–17 июня 2009 года, итоги конференции «Сделаем дороги в Африке безопасными», организованной Экономической комиссией для Африки 7 июля 2009 года в Дар-эс-Саламе, Министерскую декларацию о повышении степени дорожной безопасности в Азиатско-Тихоокеанском регионе<sup>3</sup> и рекомендации Совещания группы экспертов по вопросу о повышении степени дорожной безопасности, организованного Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана в Бангкоке в период со 2 по 4 сентября 2009 года, отмечая, в частности, целесообразность разработки руководства, содержащего в общем виде описание передовых практических методов в области повышения степени дорожной безопасности в регионе, а также итоги заседаний групп экспертов по вопросам повышения степени дорожной безопасности, организованных Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана в 2008 и 2009 годах,

*признавая также* ряд других важных международных усилий в области обеспечения дорожной безопасности, включая доклад Международного транспортного форума Организации экономического сотрудничества и развития под названием «На пути к нулю: амбициозные задачи в области обеспечения безопасности дорожного движения и системный подход», Международную конференцию под названием «Безопасность дорожного движения в действии», состоявшуюся в Вашингтоне, округ Колумбия, в период с 16 по 18 февраля 2009 года, и конференцию на тему «Дорожная безопасность в действии», состоявшуюся 15 июня 2009 года в Дублине, в ходе которой была подчеркнута важность обеспечения транспортной безопасности и важная роль частного сектора в плане учета связанных с водительскими навыками проблем нанимаемыми водителями,

*отмечая* все национальные и региональные инициативы по повышению осведомленности в отношении вопросов, касающихся дорожной безопасности,

*отмечая также* важную роль созданного Всемирным банком Глобального механизма по вопросам безопасности дорожного движения в качестве механизма финансирования, призванного оказывать поддержку в создании потенциала и технической поддержки для обеспечения безопасности дорожного движения, а также в качестве механизма мобилизации ресурсов в целях обеспечения безопасности дорожного движения в странах с низким и средним уровнем доходов, приветствуя увеличение финансирования в целях поддержки работы по обеспечению безопасности дорожного движения на национальном, регио-

<sup>2</sup> E/ESCWA/EDGD/2008/5.

<sup>3</sup> E/ESCAP/63/13, chap. IV.

нальном и глобальном уровнях, и приветствуя, в частности, финансовую помощь, оказываемую Всемирной организацией здравоохранения и созданному Всемирным банком Глобальному механизму по вопросам безопасности дорожного движения всеми донорами, включая правительства Австралии, Нидерландов и Швеции, а также филантропической организацией Блумберга и фондом «Автомобиль и общество»,

*отмечая далее* работу Международной организации по стандартизации в плане разработки стандартов в отношении систем регулирования транспортной безопасности,

*принимая к сведению* доклад Комиссии по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения во всем мире под названием «За безопасные автомобильные дороги: Десятилетие действий в целях обеспечения дорожной безопасности», в котором проблема безопасности дорожного движения увязана с устойчивым развитием и в котором содержится призыв провести Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, а также кампанию «Сделаем дороги безопасными» в качестве глобального механизма проведения информационно-пропагандистской работы в целях улучшения финансирования мер по обеспечению безопасности дорожного движения,

*с удовлетворением принимая к сведению* подготовленную Всемирной организацией здравоохранения публикацию под названием «Состояние безопасности дорожного движения во всем мире», в которой впервые дана оценка состояния безопасности дорожного движения во всем мире и ясно показано, что половина случаев гибели на дорогах приходится на уязвимых участников дорожного движения, а также то, что лишь в относительно небольшом числе стран имеется всеобъемлющее законодательство по ключевым факторам риска для безопасности дорожного движения,

*приветствуя также* совместное заявление Всемирного банка и шести ведущих банков по финансированию развития, а именно Африканского банка развития, Азиатского банка развития, Европейского банка реконструкции и развития, Европейского инвестиционного банка, Межамериканского банка развития и Исламского банка развития, об их намерении сотрудничать в целях расширения того компонента своих инфраструктурных программ, который касается безопасности дорожного движения, путем улучшения координации своих инвестиций и путем проведения проверок безопасности и оценок проектов по созданию дорожной инфраструктуры,

*выражая озабоченность* по поводу того, что во всем мире, особенно в странах с низким и средним доходом, продолжает расти число людей, которые погибают или получают травмы в результате дорожно-транспортных происшествий, с учетом того фактора, что показатель травматизма в рамках дорожно-транспортной системы значительно выше, чем в других транспортных системах, также в странах с высоким уровнем доходов,

*признавая* усилия, предпринятые некоторыми странами с низким и средним уровнем доходов в целях внедрения передовых практических методов, постановки амбициозных задач и отслеживании показателей травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий,

*подтверждая* необходимость дальнейшей активизации международного сотрудничества и обмена информацией по вопросам дорожной безопасности с учетом потребностей стран с низким и средним уровнем доходов,

*признавая*, что урегулирование глобального кризиса в области безопасности дорожного движения может быть достигнуто только с помощью многосекторального сотрудничества и партнерских отношений среди всех заинтересованных сторон как в государственном, так и в частном секторах при участии гражданского общества,

*признавая также* роль исследований в принятии обоснованных политических решений по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения и в отслеживании и оценке эффективности принимаемых мер, а также необходимость проведения дополнительных научных исследований в целях решения новой проблемы, которая касается факторов, отвлекающих внимание водителей и являющихся причиной дорожно-транспортных происшествий,

*признавая* ведущую роль Омана в усилиях по привлечению внимания международного сообщества к глобальному кризису в области безопасности дорожного движения,

*выражая признательность* правительству Российской Федерации за проведение у себя Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения: время действовать, состоявшейся в Москве 19–20 ноября 2009 года, на которой собрались делегации министров и представители, занимающиеся вопросами транспорта, здравоохранения, образования, безопасности и связанными с ними вопросами обеспечения безопасности дорожного движения, и которая закончилась принятием декларации, призывающей государства-члены объявить десятилетие действий за безопасность дорожного движения,

1. *приветствует* Декларацию, принятую на Первой всемирной конференции по безопасности дорожного движения: время действовать, которая проходила в Москве 19–20 ноября 2009 года<sup>4</sup>;

2. *провозглашает* 2011–2020 годы Десятилетием действий за безопасность дорожного движения с целью стабилизировать, а затем и сократить прогнозируемую смертность от происходящих во всем мире дорожно-транспортных происшествий путем активизации деятельности на национальном, региональном и глобальном уровнях;

3. *просит* Всемирную организацию здравоохранения и региональные комиссии Организации Объединенных Наций, действуя в консультации с «Сотрудничеством в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» и другими заинтересованными сторонами, разработать план действий на Десятилетие, который станет руководящим документом, направленным на поддержку достижения целей Десятилетия;

4. *вновь подтверждает* важность решения вопросов безопасности дорожного движения во всем мире и необходимость дальнейшего укрепления международного сотрудничества с учетом потребностей стран с низким и средним уровнем доходов, в том числе наименее развитых стран и стран Африки,

<sup>4</sup> A/64/540, приложение.

путем укрепления потенциала в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также благодаря финансовой и технической поддержке их усилий;

5. *признает* необходимость оказания многосторонней технической и финансовой помощи в поддержку создания потенциала для укрепления дорожной безопасности на предсказуемой и своевременной основе без необоснованных условий с учетом отсутствия единой для всех формулы и особых условий каждой страны на основе ее потребностей и приоритетов;

6. *предлагает* государствам-членам осуществлять деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, особенно в области регулирования дорожного движения, дорожной инфраструктуры, безопасности транспортных средств, поведения участников дорожного движения, включая факторы, отвлекающие от дорожного движения, просвещения в области безопасности дорожного движения и ухода за пострадавшими от дорожно-транспортных происшествий, включая реабилитацию инвалидов, на основе вышеупомянутого Плана действий;

7. *предлагает* всем государствам-членам установить собственные национальные цели по сокращению числа жертв дорожно-транспортных происшествий, которые должны быть достигнуты к концу Десятилетия, в соответствии с Планом действий;

8. *призывает* при рассмотрении вопроса о включении мероприятий уделять внимание потребностям всех участников дорожного движения в рамках Плана действий на Десятилетие, в частности потребностей пешеходов, велосипедистов и других находящихся в уязвимом положении пользователей автотранспорта в странах со средним и низким уровнем доходов, посредством оказания поддержки в рамках надлежащего законодательства и политики, формирования инфраструктуры и расширения диапазона средств в плане устойчивого развития транспорта и в этой связи предлагает международным финансовым учреждениям и региональным банкам развития оказывать содействие развивающимся странам в создании стабильных систем общественного транспорта в целях сокращения случаев дорожно-транспортных происшествий;

9. *призывает также* к принятию совместных многосекторальных действий в целях увеличения числа стран, в которых действует законодательство по вопросам, связанным с основными факторами риска, касающимися дорожно-транспортного травматизма, в том числе такие факторы, как использование ремней безопасности и средств безопасности для детей, управление транспортными средствами в нетрезвом состоянии и превышение скорости с 15 процентов, которые указаны в докладе о состоянии безопасности дорожного движения во всем мире в целях сокращения инцидентов в 2009 году, до более чем 50 процентов к концу Десятилетия, и рекомендует государствам-членам строже применять существующее законодательство, касающееся роли этих факторов риска для безопасности дорожного движения;

10. *рекомендует* правительствам, публичным и частным организациям, неправительственным организациям и многосторонним организациям принимать, по мере необходимости, меры по стимулированию отвлечения внимания во время дорожного движения, включая отправку текстовых сообщений во время езды, что ведет к повышению показателей травматизма и смертности в результате аварий;

11. *предлагает* правительствам играть лидирующую роль в реализации мероприятий в рамках Десятилетия при укреплении многосекторального сотрудничества в рамках усилий при задействовании высших учебных заведений, частного сектора, профессиональных ассоциаций, неправительственных организаций и гражданского общества, в том числе национальных обществ Красного Креста и Красного Полумесяца, организации по защите прав потерпевших и молодежные организации, а также СМИ;

12. *предлагает* государствам-членам, международным организациям, банкам по вопросам развития и финансирующим учреждениям, фондам, профессиональным ассоциациям и компаниям частного сектора рассмотреть вопрос о выделении надлежащих и дополнительных финансовых средств на цели финансирования деятельности по линии Десятилетия;

13. *обращается* к Организации «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» и впредь выполнять свою роль механизма неформальных консультаций, в том числе в плане осуществления деятельности, связанной с Десятилетием;

14. *предлагает* Всемирной организации здравоохранения и региональным комиссиям Организации Объединенных Наций в сотрудничестве с другими партнерами по «Сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» организовать проведение второй недели Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения;

15. *рекомендует* государствам-членам продолжать укреплять их приверженность делу обеспечения дорожной безопасности, в том числе посредством проведения Всемирного дня памяти жертв дорожно-транспортных происшествий в третье воскресенье ноября каждого года;

16. *рекомендует также* государствам-членам стать договаривающимися сторонами и соблюдать положения правовых документов Организации Объединенных Наций по вопросам дорожной безопасности, а также присоединиться к Конвенции о правах инвалидов<sup>5</sup>;

17. *предлагает* Всемирной организации здравоохранения и региональным комиссиям Организации Объединенных Наций координировать осуществляемую на регулярной основе деятельность по отслеживанию, в рамках сотрудничества Организации Объединенных Наций в области обеспечения дорожной безопасности, глобального прогресса в реализации задач, определенных в Плане действий и готовить доклады, касающиеся обеспечения дорожной безопасности во всем мире и других надлежащих контрольных механизмов;

18. *предлагает* государствам-членам и международному сообществу инкорпорировать элемент дорожной безопасности в иные международные повестки дня, такие как развитие, окружающая среда и урбанизация;

19. *признает* важность среднесрочных и заключительных обзоров прогресса в деле проведения мероприятий в рамках Десятилетия и предлагает заинтересованным государствам-членам, в консультации с механизмом сотрудничества Организации Объединенных Наций в области дорожной безопасно-

<sup>5</sup> Резолюция 61/106, приложение I.



сти, организовать международные, региональные и национальные совещания для оценки хода осуществления мероприятий в рамках Десятилетия;

20. *постановляет* включить в предварительную повестку дня своей шестьдесят шестой сессии пункт, озаглавленный «Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения», и просит Генерального секретаря представить Генеральной Ассамблее на этой сессии доклад о ходе достижения целей этого Десятилетия.

# **A DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY**

## **A BRIEF PLANNING DOCUMENT**

### **1. Background**

#### **1.1 Magnitude of the problem, increasing trends**

Each year nearly 1.3 million people die as a result of a road traffic collision—more than 3000 deaths each day—and more than half of these people are not travelling in a car. Twenty to fifty million more people sustain non-fatal injuries from a collision, and these injuries are an important cause of disability worldwide. Ninety percent of road traffic deaths occur in low- and middle-income countries, which claim less than half the world's registered vehicle fleet. Road traffic injuries are among the three leading causes of death for people between 5 and 44 years of age, killing more people each year than malaria. Unless immediate and effective action is taken, road traffic injuries are predicted to become the fifth leading cause of death in the world, resulting in an estimated 2.4 million deaths each year. The economic consequences of road insecurity have been estimated between 1% and 3% of the respective GNP of the world countries, reaching a total over \$500 billion. Reducing road casualties and fatalities will unlock growth and free resources for a more productive use.

#### **1.2 Initiatives that work**

Road traffic injuries can be prevented. Experience suggests that an adequately funded lead agency and a national plan or strategy with measureable targets are crucial components of a sustainable response to road safety. Effective interventions include incorporating road safety features into land-use and transport planning; designing safer roads and requiring independent road safety audits for new construction projects; improving the safety features of vehicles; effective speed management; setting and enforcing laws requiring use of seat-belts, helmets and child restraints; setting and enforcing blood alcohol concentration limits for drivers; and improving post-crash care for victims of road crashes.

#### **1.3 Lack of funds, capacity, and political will**

There is growing awareness that the current road safety situation constitutes a crisis with devastating health, social and economic impacts that threaten the health and development gains achieved in the last half century. The results of WHO's *Global status report on road safety* show that many countries have undertaken at least some measures to improve road safety. Road safety is not a new issue but over the last decade activity at the international level has gained new momentum, sparked by such initiatives as the launch of the WHO-World Bank *World report on road traffic injury prevention (2004)*, a series of resolutions from the UN General Assembly, the advent of the Commission for Global Road Safety, the launch of the FIA Foundation's Make Roads Safe campaign, the creation of the World Bank's Global Road Safety Facility, establishment of the Global Road Safety Initiative, the launch of the OECD/ITF *Towards Zero. Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach (2008)*, and a targeting setting project by UNECE.

Since 2004 the UNGA has passed three resolutions calling on Member States and the international community to include road safety as a global policy issue, making specific recommendations for action. The resolutions have called for international collaboration to be strengthened. The UN Road Safety Collaboration was established in answer to this call. Led by WHO, in close collaboration with the Regional Commissions, the Collaboration has brought together international organizations, governments, nongovernmental organizations and private sector entities to coordinate on road safety issues since 2004.

Even so, current initiatives and levels of investment are inadequate to halt or reverse the predicted rise in road traffic deaths. The UN Secretary-General's 2009 report on the global road safety crisis echoes the conclusions of the Commission for Global Road Safety, noting that despite evidence of growing awareness of and commitment to road safety issues, political will and funding levels are far from commensurate with the scale of the problem. The Secretary-General concludes that the crisis requires ambitious vision, increased investment, and better collaboration, and he highlights the first global ministerial conference as a major opportunity for crystallizing action plans and catalyzing the next action steps.

## **2. Why a Decade of Action?**

The Commission for Global Road Safety issued a call for a Decade of Action for Road Safety in its 2009 Report. Endorsements for the proposal have come from a wide range of public figures as well as the UN Road Safety Collaboration. The UN Secretary-General, in his 2009 report to the General Assembly encouraged member states to support efforts to establish a decade of action. A decade would provide an opportunity for long-term and coordinated activities in support of national and local road safety.

Key partners in global road safety agree that the time is right for accelerated investment in road safety in low- and middle-income countries. Major risk factors are understood, as are effective counter measures to address them. Collaborative structures are in place to bring together key international players, funders, civil society, and there is a funding mechanism to support accelerated investment and activity. Sufficient resources and political will are the key elements still lacking.

A decade would provide a timeframe for action to encourage political and resource commitments both globally and nationally. Donors could use the decade as a stimulus to integrating road safety into their assistance programmes. Low- and middle-income countries can use it to accelerate the adoption of cost effective road safety programmes.

## **3. A framework for a Decade of Action**

The Decade of Action (2011 to 2020) will comprises three components:

- Goals and specific objectives, with an agreed target
- Activities designed to achieve the specific target through a series of indicators
- Funding commensurate to the activities

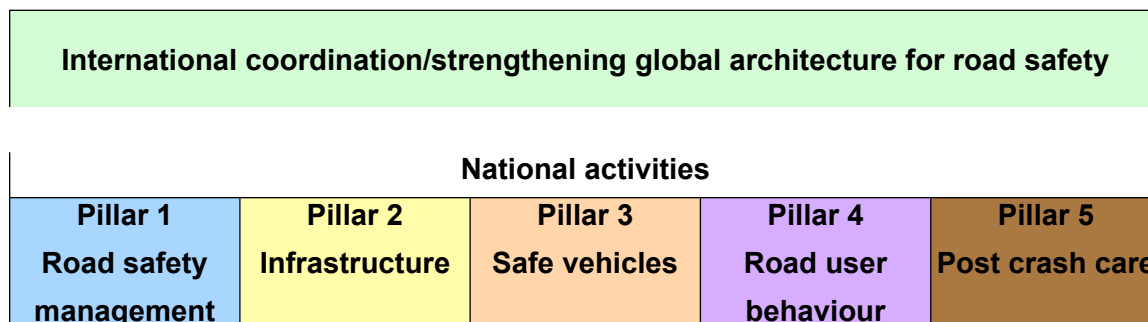
### 3.1 Goal and specific objectives

The overall goal of the decade will be to halt or reverse the increasing trend in road traffic fatalities around the world by increasing activities at the national level. This will be attained through:

- setting an ambitious target for reduction of road fatalities by 2020;
- strengthening the global architecture for road safety;
- increasing the level of global funding to road safety and putting in place a global funding mechanism;
- increasing human capacity within countries relating to road safety;
- providing technical support to countries using successful experiences from others;
- improving the quality of data collection at the national, regional and global levels;
- monitoring progress on a number of predefined indicators at the national, regional and global levels including both the public and private sectors.

### 3.2 Activities and indicators

In order to guide nations in the attainment of realistic but achievable targets around the world, overarching international coordination is required. In addition, at a national level countries are encouraged to implement the following five pillars, based on the recommendations of the *World report on road traffic injury prevention*, proposed by the Global Road Safety Commission.



International road safety coordination
<p>A number of global activities will be required, through the UN Road Safety Collaboration, in order to implement and evaluate the Decade of Action for road safety.</p>
<p><b>Activity 1:</b> Increase global funding for road safety through:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• support for the Global Road Safety Facility;</li> <li>• new and innovative approaches to funding to be developed by the pilot group for innovative funding initiatives, to be decided by end 2010 and implemented by end 2011;</li> <li>• countries allocating 10% of their road infrastructure investments for road safety;</li> <li>• new multilateral and bilateral donors.</li> </ul>
<p><b>Activity 2:</b> Advocate for road safety at the highest levels through:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• UN/WHO road safety resolutions;</li> <li>• countries signing the Make Road Safe campaign;</li> <li>• including road safety as an indicator in the MDGs;</li> <li>• including road safety in high profile meetings such as G8/20, WEF, Clinton Initiative, etc; and</li> <li>• building shared approaches to promoting improved road safety management through international financial institutions.</li> </ul>
<p><b>Activity 3:</b> Increase awareness of risk factors and the prevention of road safety through:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• the preparation of global road safety weeks (2011, 2015, 2018);</li> <li>• countries celebrating the annual World Day of Remembrance for victims of road traffic crashes; and</li> <li>• support for NGO initiatives aligned with the decade's goals and objectives.</li> </ul>
<p><b>Activity 5:</b> Provide guidance to countries on strengthening road safety management systems and implementing road safety good practices and trauma care through:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• countries implementing the good practice guidelines and/or trauma care guidelines;</li> <li>• development of additional "good practice" guides developed by the UN Road Safety Collaboration (e.g. vulnerable road users; and</li> <li>• providing technical support to countries for implementation of good practices.</li> </ul>
<p><b>Activity 6:</b> Improve the quality of road safety data collected through:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• implementing the good practice guidelines on Data Information Systems;</li> <li>• standardizing of definitions (death, injuries);</li> <li>• supporting the Global Burden of Disease program processes for estimating road traffic injury health losses;</li> <li>• promoting investment in the development of national crash analysis systems and related health surveillance systems; and</li> <li>• supporting the development of road safety data management systems (e.g. by peer-to-peer support promoted by the International Road Traffic Accident Database Group [IRTAD] members).</li> </ul>
<p><b>Potential indicators:</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• number of road traffic deaths (Global road safety surveys in 2012 and 2014)</li> <li>• regional databases (e.g. IRTAD, ECE, etc),</li> <li>• intermediate indicators (helmet wearing, seat-belt wearing, network speeds etc)</li> <li>• Amount of funding available at a global level available for road safety</li> </ul>

## **Pillar 1: Build road safety management capacity**

The creation of multi-sectoral partnerships and designation of lead agencies with the capacity to develop national road safety strategies, plans and targets, supported by the data collection and evidential research to assess countermeasure design and, monitor implementation and effectiveness.

Activity 1: Establish a lead agency (and associated coordination mechanisms) on road safety involving partners from a range of sectors through:

- implementing the good practice guideline on road safety management;
- designating a lead agency and establishing related secretariat;
- operationalizing coordination groups; and
- specifying core work programs.

Activity 2: Develop a national strategy coordinated by the lead agency through:

- confirming long-term investment priorities;
- specifying agency responsibilities and accountabilities;
- identifying implementation projects;
- building partnership coalitions;
- promoting road safety management initiatives such as the new ISO traffic safety management standard ISO 39001; and
- establishing monitoring and evaluation systems.

Activity 3: Set realistic and long-term targets for national strategy activities through:

- evaluating performance of safety investments;
- identifying areas for performance improvements;
- estimating potential performance gains; and
- Implementing recommendations suggested by the OECD document on attaining ambitious targets.

Activity 4: Ensure that funding is sufficient for activities to be implemented through:

- building business cases for sustained funding based on the costs and benefits of proven investment performance;
- specifying core annual and medium-term budgetary processes;
- establishing procedures for the efficient and effective allocation of resources across safety programs;
- utilizing 10% of infrastructure investments for road safety; and
- identifying and implementing innovative funding mechanisms;

### **Potential indicators:**

- Number of countries which have a clearly empowered agency leading road safety (2009 GRSSR as baseline, re-evaluated in 2012 and 2014).
- Number of countries with a national strategy (2009 GRSSR as baseline, re-evaluated in 2012 and 2014).
- Number of countries with time-based road safety targets (2009 GRSSR as baseline, re-evaluation in 2012 and 2014 plus ECE regional target setting project outcomes).
- Number of countries that have dedicated funds or clearly defined central budgetary processes to implement their road safety strategy.

### **Influence safety road design and network management**

Using road infrastructure assessment rating and improved design to raise the inherent safety and protective quality of road networks for the benefit of all road users, especially the most vulnerable.

**Activity 1:** Review opportunities for improved safety in the planning, design, construction, operation and maintenance of road infrastructure projects through:

- identifying the most hazardous sections of the road network, in terms of densities of deaths and injuries incurred by all road users;
- conducting safety rating surveys of the most hazardous sections of the road network and specifying high benefit-cost programs to improve safety ratings for all road users;
- auditing the safety of new road network projects;
- conducting road safety impact assessments of new road network projects; and
- promoting research and development and related knowledge transfer activities into infrastructure safety improvements for low and middle-income country road environments (e.g. safer facilities for pedestrians, cyclists, motorcyclists, public transport users and street vendors; low cost barrier technologies for high speed road environments; etc)

**Activity 2:** Implement infrastructure safety improvements through:

- systematic investment programs to improve network safety ratings;
- demonstration projects to evaluate safety improvement innovations, especially for vulnerable road users;
- consistent and well documented application of safety audit and safety impact assessment findings in the planning, design, construction, operation and maintenance of road infrastructure projects; and
- regular ongoing conduct of network safety rating surveys.

### **Potential indicators:**

- Number of countries implementing systematic investment programs to improve network safety ratings.
- Numbers of countries implementing demonstration projects to evaluate safety improvement innovations.
- Number of countries with systematic safety audit and safety impact assessment policies and practices in place.
- Number of countries with regular, ongoing conduct of network safety rating surveys.
- Global investment in research and development into infrastructure safety improvements for low and middle-income road environments and related knowledge transfer activities.



### **Influence vehicle safety design**

Global deployment of improved vehicle safety technologies for both passive and active safety through a combination of harmonization of relevant global standards, consumer information schemes and incentives to accelerate the uptake of new technologies.

Activity 1: Adherence by Member States to motor vehicle safety standards as developed by the UN's World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations (WP 29) so that they conform at least to minimum international standards.

Activity 2: Implementation of new car assessment programmes in all world regions to increase the availability of consumer information about the safety performance of motor vehicles.

Activity 3: Encourage agreement to ensure that all new motor vehicles are equipped with seat belts.

Activity 4: Encourage global deployment of crash avoidance technologies with proven effectiveness such as Electronic Stability Control.

Activity 5: Encourage use of fiscal and other incentives for motor vehicles that provide high levels of road user protection and discourage export of new and used cars that have reduced safety standards or equipment removed.

Activity 6: Sustain investment in research and development of safety technologies that will improve vehicle safety and reduce risks to vulnerable road users.

#### **Potential indicators:**

- Number of countries who participate in the UN World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations and apply relevant standards.
- Number of regional NCAP programmes.
- Production of vehicles with seat belts (front and rear)
- Global penetration of safety systems like ESC.

#### **Pillar 4: Influence road user behaviour**

Sustained enforcement of road traffic laws and standards and rules combined with public awareness/education activities (in both public and the private sectors) that will raise compliance with regulations that reduce the impact of the key risk factors (speeding, drink driving, non use of motorcycle helmets and seat-belts and child restraints, and commercial vehicle operations).

Activity 1: Increase awareness of road safety risk factors and prevention measures..

Activity 2: Set and seek compliance with *Safe System* speed limits and evidence-based standards and rules to reduce speed-related crashes and injuries.

Activity 3: Set and seek compliance with BAC laws and evidence-based standards and rules to reduce alcohol-related crashes and injuries.

Activity 4: Set and seek compliance with laws and evidence-based standards and rules for motorcycle helmets to reduce head-injuries.

Activity 5: Set and seek compliance with laws and evidence-based standards and rules for seat-belts and child restraints to reduce crash injuries.

Activity 6: Set and seek compliance with laws and standards and rules for commercial vehicle freight and public transport operations safety to reduce crash injuries.

Activity 7: Design and implement social marketing campaigns to enhance effectiveness of sustained enforcement of road traffic laws and standards and rules.

Activity 8: Promote the implementation of road safety employee education and fleet management in both the public and the private sector, in supporting the implementation of the new ISO 39001 standard for road safety management systems.

#### **Potential indicators:**

- Number of countries/regions hosting regular road safety weeks.
- Number of countries with speed limits appropriate to the type of road (urban, rural, highway).
- Number of countries with periodic national data on network speeds by road type.
- Number of countries with BAC  $\leq 0.05$  g/dl.
- Number of countries with lower BAC limits for young/novice and commercial drivers.
- Number of countries with periodic national data on the proportion of alcohol-related fatal crashes.
- Number of countries with a comprehensive helmet use law (including standards).
- Number of countries with periodic national data on helmet wearing rates.
- Number of countries with comprehensive seat-belt law.
- Number of countries with periodic national data on seat-belt wearing rates (front, rear)

- Number of countries with a child restraint law.
- Number of countries with periodic national data on child restraint wearing rates.
- Number of countries with comprehensive regulation of commercial vehicle safety (driver hours, load security, speed governance).
- Number of employees covered by the new ISO 39001 standard
- % of work-related injuries due to road crashes

#### **Pillar 5: Improving post crash care**

Increase responsiveness to emergencies and improve the ability of health systems to provide appropriate emergency treatment and longer term rehabilitation.

Activity 1: Develop prehospital care systems through the implementation of existing guidelines on prehospital care trauma care.

Activity 2: Develop hospital trauma care systems and evaluate the quality of care through the implementation of guidelines on trauma care systems and quality assurance.

Activity 3: Implement appropriate road user insurance systems to finance rehabilitation services for crash victims.

#### **Potential indicators:**

- Number of countries who have implemented the guidelines.
- Number of countries who have implemented comprehensive road crash rehabilitation insurance systems.

### **3.3 Funding of activities**

To successfully implement the action plan, its targets and ultimate goal of first stabilizing and then reducing road traffic fatalities around the world, a significant commitment in additional resources will be required, particularly by countries themselves but also from the major multilateral and bilateral donors. In its 2006 Make Roads Safe report, the Global Road Safety Commission advocated a \$300 million ten-year fund for this global action plan, to catalyze a stronger focus on improving the safety outcomes of planned large-scale investments in road infrastructure over the coming decade and beyond.

Global funds must be supplemented by a larger amount dedicated to national activities. Initial estimates set the required funding for national activities to around \$200 million per year, i.e. \$2 billion for the whole decade.

The combined effort of the international community towards funding road safety activity fluctuates around \$10 - \$12 million dollars per year. Additional efforts from the donor community are clearly not sufficient to reach the amounts required by the scope of the problem. This funding gap must be bridged through innovative funding mechanisms. The modalities for the new global funding mechanism must be developed by a platform of countries, institutions, organizations and companies established by the Moscow Conference, in order to be decided end of 2010 and implemented in 2011.

#### **4. Evaluation of the Decade**

The Decade of Action will be formally evaluated at both the mid-term point and the end date by external consultants. Baseline data will be obtained through country surveys conducted for the 2nd Global road safety status report due for publication in 2011. During the formal evaluation process, both outcome and process indicators will be assessed.

##### **Milestones**

In addition, a number of global milestones will mark progress through the decade, these include:

- Annual World Day of Remembrance for victims of road traffic crashes (2011 – 2020)
- Secretary-General report on Improving global road safety : 2011
- 2nd Global road safety status report : 2011 (TBC)
- Secretary-General report on Improving global road safety : 2013
- 3rd Global road safety status report : 2014 (TBC)
- 2nd Ministerial conference on road safety hosted by the Sultanate of Oman : 2015
- The 3rd UN road safety week : 2015
- Secretary-General report on Improving global road safety : 2015
- Secretary-General report on Improving global road safety : 2017
- The 4th UN road safety week : 2018
- Secretary-General report on Improving global road safety : 2019
- 3rd Ministerial conference on road safety : 2020